Legislative Summary LS-504E

BILL C-44: TRANSPORTATION AMENDMENT ACT

David Johansen
Law and Government Division

19 April 2005

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Parliamentary Information and Research Service

105-07495/

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL C-44

HOUSE OF COMMONS		SENATE	
Bill Stage	**Date**	**Bill Stage**	**Date**
First Reading:	24 March 2005	First Reading:	
Second Reading:		Second Reading:	
Committee Report:		Committee Report:	
Report Stage:		Report Stage:	
Third Reading:		Third Reading:	

Royal Assent:

Statutes of Canada

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

Legislative history by Peter Niemczak

CE DOCUMENT EST AUSSI
PUBLIÉ EN FRANÇAIS

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE OF CONTENTS

Page

BACKGROUND 1

A. Highlights 1

DESCRIPTION AND ANALYSIS 2

A. Introduction 2

B. Part 1 of Bill C-44 – Amendments to the *Canada Transportation Act* (Clauses 2-71) 3

1. CTA Application and Part I – Administration (Clauses 2-15) 3
   a. Conflicts between International Agreements and the *Competition Act* (Clause 2) 3
   b. National Transportation Policy (Clause 3) 3
   c. Composition of Agency (Clauses 4-6) 3
   d. Applications for Relief (Clause 7) 4
   e. Enforcement of Agency Decision or Order (Clause 8) 4
   f. Mediation (Clause 9) 4
   g. Transportation Information (Clauses 10-12) 4
   h. Industry Review (Clause 13) 5
   i. Review of Act (Clause 14) 6
   j. Review of Mergers and Acquisitions (Clause 15) 6

2. CTA Part II – Air Transportation (Clauses 16-30) 8
   a. Interpretation and Application (Clause 16) 8
   b. Moving of the Review of Mergers and Acquisitions of Airlines Provisions (Clause 17) 9
   c. Sale of Air Service (Clause 18) 10
   d. Licence for Domestic Service (Clauses 19-26) 10
   e. Issuance of International Charter Permits (Clause 27) 12
   f. Air Travel Complaints (Clause 28) 12
   g. Regulations (Clauses 29-30) 13

3. CTA Part III – Railway Transportation (Clauses 31-58) 13
   a. Definitions (Clause 31) 13
   b. Railway Noise (Clause 32) 14
   c. Financial Transactions of Railway Companies (Clauses 33-36) 15
   d. Scheme of Arrangement (Clause 37) 16
   e. Rates, Tariffs and Services (Clauses 38-47) 16

Page

f. Transferring and Discontinuing the Operation of Railway Lines (Clauses 48-53) 18
g. Maximum Grain Revenue Entitlement (Clause 54) 21
h. List of Available Sidings (Clause 55) 21
i. Dispute Resolution (Public Passenger Service Providers and Railway Companies) (Clause 56) 22
j. Agreements to Apply Transportation Law to Provincial Railways (Clause 57) 23
k. Railway Police Constables (Clause 58) 23

4. CTA Part IV – Final Offer Arbitration (Clauses 59-62) 23
a. Exemption from Final Offer Arbitration (Clause 59) 23
b. Submission for Final Offer Arbitration (Clause 60) 23
c. Arbitration Considerations (Clause 61) 24
d. Joint Offer of Several Shippers (Clause 62) 24
e. Offers of Other Persons (Clause 62) 24
f. Mediation (Clause 62) 25

5. CTA Part V – Transportation of Persons with Disabilities 25

6. CTA (Proposed) Part V.1 – International Bridges and Tunnels (Clause 63) 25
a. Interpretation and Application (Proposed Sections 172.01-172.04) 25
b. Construction and Alteration (Proposed Sections 172.05-172.11) 26
c. Regulations (Proposed Sections 172.12-172.14) 27
d. Emergency Directions (Proposed Sections 172.15-172.2) 27
e. Incorporation by Letters Patent (Proposed Sections 172.21-172.28) 28
f. Shares of a Corporation (Proposed Section 172.29) 28
g. Enforcement Powers (Proposed Sections 172.3-172.32) 29

7. CTA Part VI – General (Clauses 64-68) 29

8. CTA Part VII – Repeals, Transitional Provisions, etc. (Clause 71) 30

C. Part 2 of Bill C-44 – Amendments to the *Railway Safety Act* (Clauses 72-73) 30

D. Part 3 of Bill C-44 – Proposed New VIA Rail Canada Act (Clause 74) 31
1. Title and Interpretation (Proposed Sections 1-2) 31
2. Continuance (Proposed Sections 3-6) 32
3. Responsible Minister (Proposed Section 7) 32
4. Mandate, Capacity and Powers (Proposed Sections 8-10) 32
5. Head Office and Board of Directors (Proposed Sections 11-12) 33
6. Chair (Proposed Section 13) 33
7. Chief Executive Officer (Proposed Section 14) 33
8. Transitional Provisions (Proposed Sections 15-20) 33

E. Part 4 of Bill C-44 – Consequential and Coordinating Amendments and Coming Into Force (Clauses 75-88) 34

COMMENTARY 34

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

BILL C-44: TRANSPORTATION AMENDMENT ACT*

BACKGROUND

On 24 March 2005, the Hon. Jean-C. Lapierre, Minister of Transport, introduced Bill C-44, the Transportation Amendment Act, in the House of Commons. The bill is similar in most aspects to its predecessor bill, C-26, the Transportation Amendment Act, which was introduced in the House of Commons on 23 February 2003 (2nd Session, 37th Parliament).(1) Bill C-26 was at the Committee stage when it died on the *Order Paper* with the prorogation of Parliament.

Nearly all of the provisions of Bill C-44 concern amendments to the *Canada Transportation Act* (CTA). "These amendments address key long-term transportation issues in Canada," said Mr. Lapierre. "They will improve the efficiency of the rail and air sectors, enhance competition, help protect the environment and provide a stable framework for investment."

A. Highlights

The highlights of the bill are that it:

- provides for a new, modernized and simplified National Transportation Policy Statement in the CTA, reaffirming established principles and embracing new ones, such as security and protection of the environment;
- provides for a reduction in the number of members of the Canadian Transportation Agency ("the Agency") from seven to five;

---

* Notice: For clarity of exposition, the legislative proposals set out in the bill described in this legislative summary are stated as if they had already been adopted or were in force. It is important to note, however, that bills may be amended during their consideration by the House of Commons and Senate, and have no force or effect unless and until they are passed by both Houses of Parliament, receive Royal Assent, and come into force.

(1) For an overview of key differences between the two bills, see David Johansen, *Notable Differences Between Bill C-44 and Its Predecessor, Bill C-26: Transportation Amendment Acts*, PRB 05-01E, Library of Parliament, Ottawa, April 2005.

- adds security programs to the list of purposes for which transportation data can be collected by the Minister of Transport, identifies transportation stakeholders and parties from whom data can be collected, and extends reporting and reviewing periods;

- extends the CTA provisions to review mergers and acquisitions, which currently apply only to the airline industry, to *all* federally regulated transportation undertakings of significant size;

- creates a mediation process for disputes concerning federal transportation matters within the jurisdiction of the CTA;

- amends the air transportation provisions in Part II of the CTA, notably in relation to: complaints processes; the advertising of prices for air fares; and the disclosure of terms and conditions of carriage;

- amends the railway transportation provisions in Part III of the CTA, including by: the creation of a mechanism for dealing with railway noise complaints; the modification of provisions relating to the setting of rates payable by shippers for transport of goods; and the modification of provisions dealing with the transfer and discontinuance of operation of railway lines;

- establishes a mechanism for resolving disputes between public passenger service providers and railway companies regarding the use of railway company equipment and facilities;

- adds a new Part V.1 to the CTA that establishes an approval mechanism for the construction or alteration of international bridges and tunnels and provides for the regulation of their operation, maintenance and security;

- transfers the legislative arrangements for railway police from the CTA to the *Railway Safety Act*; and

- provides a legislative framework to consolidate the current powers of VIA Rail Canada Inc. by enacting a specific Act governing the Crown corporation, including its mandate to provide passenger rail service in Canada.

DESCRIPTION AND ANALYSIS

A. Introduction

Bill C-44, known as the Transportation Amendment Act (clause 1), comprises four parts as follows:

- Part 1 – Amendments to the Canada Transportation Act (clauses 2-71)

- Part 2 – Amendments to the Railway Safety Act (clauses 72-73)

- Part 3 – Proposed VIA Rail Canada Act (clause 74)
- Part 4 – Consequential and Coordinating Amendments and Coming Into Force (clauses 75-88)

The description and analysis follow the numerical order of the clauses under each Part of the bill.

B. Part 1 of Bill C-44 – Amendments to the *Canada Transportation Act* (Clauses 2-71)

1. CTA Application and Part I – Administration (Clauses 2-15)

a. Conflicts between International Agreements and the *Competition Act* (Clause 2)

Clause 2 amends section 4 of the CTA to clarify that international agreements or conventions respecting air services to which Canada is a party prevail over inconsistent provisions of the *Competition Act*. Departmental officials point out that the current wording can lead to potential conflicts between provisions negotiated under those international agreements and the *Competition Act*.

b. National Transportation Policy (Clause 3)

Section 5 of the CTA contains a Declaration of National Transportation Policy based on a set of principles enunciated by Parliament. Clause 3 amends section 5 to update the National Transportation Policy Statement. The aim of the new statement, according to the department, is to outline policy principles in a simpler and clearer manner, in particular, by reaffirming established principles and embracing new ones, such as security and the protection of the environment.

c. Composition of Agency (Clauses 4-6)

Clauses 4 and 5 amend sections 7 and 8 to reduce the number of Agency members from seven to five, and clause 6 amends section 18(2) to require that all members (instead of just the chairperson, as is currently the situation) reside in the National Capital Region.

d. Applications for Relief (Clause 7)

Clause 7 amends section 27 concerning applications to the Agency for relief. It removes the current requirement that the Agency must be satisfied that the applicant would suffer "substantial commercial harm" if the relief applied for were not granted. According to the department, this has been seen as an unnecessary barrier to applicants seeking discretionary relief from the agency.

e. Enforcement of Agency Decision or Order (Clause 8)

Section 33 currently provides that a decision or order of the Agency may be made an order of any superior court and is enforceable in the same manner as such an order. Clause 8 amends section 33 to provide that a decision or order of the Agency may also be made an order of the Federal Court.

f. Mediation (Clause 9)

Clause 9 adds new section 36.1, concerning mediation. It provides the Agency with the power to mediate disputes concerning matters within its jurisdiction as an alternative to proceeding by way of formal adjudication. Departmental officials point out that mediation can help parties resolve their disputes in a more rapid, less litigious and less costly manner, and can narrow the gap between the partiers before the Agency exercises its adjudication role. As well, they note that, after a dispute, parties to a mediated agreement are generally more committed to its implementation and have a healthier relationship.

g. Transportation Information (Clauses 10-12)

According to departmental officials, the availability of transportation information is critical in enabling the government to properly exercise its oversight role of the transportation sector and to develop policies and programs. Information is also essential to other transportation stakeholders so that they may effectively carry out their duties and functions. A number of amendments to the provisions dealing with the reporting of transportation information are proposed to ensure that the Minister can collect and share the required information, and has the tools to ensure that the information is actually provided.

Clause 10 amends section 50(1) to specify that information required to be provided does *not* include personal information as defined in section 3 of the *Privacy Act*. It also adds security programs to the list of purposes for which the Minister of Transport may collect data. As well, it clarifies section 50 by adding section 50(1.1) to specify the stakeholders and parties from whom information can be obtained by the Minister. Proposed new section 50.1 (in clause 11) states that, if the persons referred to in section 50 have already provided transportation information to federal departments or agencies, the Minister may obtain copies from those departments or agencies, thereby avoiding duplication.

Section 51(1) currently states that transportation information required to be provided to the Minister pursuant to the Act is generally confidential, subject to certain specified exceptions where disclosure is permitted. Clause 12 amends section 51 to provide that the Minister may share the transportation information with, among other specified parties, persons retained to advise the government, and providers of services in relation to transportation (including the Canadian Air Transport Security Authority, NAV CANADA, and pilotage authorities), where such information is necessary for them to carry out their duties and functions. As well, the confidentiality requirement does not apply in situations where the information is already in the public domain. The Minister may, with the approval of the Governor in Council, make regulations respecting the terms and conditions of the sharing of information. Persons who receive such information from the Minister must maintain its confidentiality.

h. Industry Review (Clause 13)

The CTA currently requires the Minister, *each* year before the end of May, to lay before Parliament a report on the state of transportation in Canada in respect of the preceding year. Clause 13 amends section 52 so as to require the Minister, every *three* years, to lay before the Senate and the House of Commons, within the year after the end of the three-year period, a report briefly reviewing the state of transportation in Canada. According to departmental officials, the longer reporting cycle allows collection and analysis of sufficient data for reporting significant changes occurring in the industry. The current reporting requirement in respect of the previous year causes a recurrent problem because of the insufficiency of available data.

i. Review of Act (Clause 14)

Clause 14 amends section 53 concerning statutory review so as to require the Minister, "no later than eight years after the day this subsection comes into force," to appoint one or more persons to carry out a review of the Act and any other Act of Parliament for which the Minister of Transport is responsible that pertains to the economic regulation of a mode of transportation or to transportation activities under the legislative authority of Parliament. The person(s) conducting the review must assess whether the legislation provides Canadians with a transportation system that is consistent with the national transportation policy set out in section 5. The review must be completed within 18 months. The current section 53 stipulates that the review must be carried out "no later than four years after the day this Act comes into force" and specifies that the review must be completed within one year. A statutory review of the Act was therefore completed in 2001. The department recognizes that there is a continuing need for a statutory review but maintains that it may take longer than four years for the impact of changes in industry structure and performance to become noticeable.

j. Review of Mergers and Acquisitions (Clause 15)

Currently the CTA provisions to review mergers and acquisitions, set out in sections 56.1 to 56.7 (in Part II of the Act concerning air transportation), apply only to the airline industry. Those provisions are repealed by clause 17 and, instead, replaced in clause 15 by the addition of new sections 53.1 to 53.6, expanding the existing public interest review process for airline mergers and acquisitions to cover *any* federal transportation undertaking (for example, air, rail, marine, buses, trucks, airports, marine ports). This enables the Minister of Transport to review public interest issues arising from merger or acquisition proposals, as they relate to national transportation. The Commissioner of Competition will continue to examine competition issues.

Proposed section 53.1 provides that persons who are required to notify the Commissioner of Competition under section 114(1) of the *Competition Act* of proposed transactions involving transportation undertakings must, at the same time as the Commissioner is notified, notify the Minister of Transport. In the case of a proposed transaction that involves an air transportation undertaking, they are also required to notify the Agency. The notice must contain information regarding the public interest aspects of the transaction in addition to the

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

information required to be supplied to the Commissioner of Competition (pursuant to section 114(1) of the *Competition Act*). If the Minister is of the opinion that the proposed transaction does *not* raise issues with respect to the public interest as it relates to national transportation, the Minister must, within 42 days after the above notification, give notice of the opinion to that person. As well, if the Minister is of the opinion that the proposed transaction raises issues with respect to the public interest as it relates to national transportation, the Minister may, under section 49 of the CTA, direct the Agency to examine those issues, or, under section 7.1 of the *Department of Transport Act*, appoint and direct any person to examine those issues. The Agency or person must report to the Minister within 150 days or such longer period as is allowed by the Minister.

Proposed section 53.2 prohibits the completion of a proposed transaction without the approval of the Governor in Council. In the case of a transaction that involves an air transportation undertaking, there is the added requirement that it cannot be completed unless the Agency determines that the transaction would result in an undertaking that is Canadian (as defined in section 55(1)). The proposed section also requires the Commissioner of Competition to report to the Minister and the parties to the transaction on any concerns regarding potential prevention or lessening of competition that may occur as a result of the transaction. The report must be made within 150 days of notifying the Commissioner of the proposed transaction, or such longer period as the Minister may allow. The report must be made public immediately after receipt by the Minister.

Prior to the Minister making a recommendation to the Governor in Council for approval of the transaction, the Minister must consult with the Commissioner on any overlap between any concerns the Minister has in respect of the proposed transaction with regard to the public interest as it relates to national transportation and any competition concerns raised in the Commissioner's report. In addition, the Minister must request the parties to the transaction to address the respective concerns of the Minister and the Commissioner and to inform them of the measures they are prepared to undertake to address those concerns. Before making a recommendation to the Governor in Council for approval, the Minister must obtain the Commissioner's assessment of the adequacy of any undertakings proposed by the parties.

If the Governor in Council is satisfied that it is in the public interest to approve the proposed transaction, taking into account the revisions to the transaction and the measures the parties are willing to undertake, the Governor in Council may, on the recommendation of the

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Minister, approve the transaction and specify any terms and conditions that the Governor in Council considers appropriate. On application by a person subject to those terms and conditions, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, vary or rescind the terms and conditions. If the terms and conditions to be varied or rescinded affect competition, the Minister must consult with the Commissioner before making the recommendation. If the Minister directs the Agency to inquire into any matter or thing to assist the Minister in making a recommendation as per the above, the Agency must give notice of the inquiry to the Commissioner and allow the Commissioner to make representations to the Agency. Persons subject to terms and conditions must comply with them.

Proposed section 53.3 requires the Agency to determine whether a proposed air transportation merger would result in an undertaking that is Canadian (as defined in section 55(1)).

Proposed section 53.4 authorizes the Minister or the Commissioner of Competition to apply to a superior court to seek a remedy in the event of contravention of terms and conditions dealing with public interest or competition issues respectively. The Minister or the Commissioner must notify the other prior to making an application.

Proposed section 53.5 provides authority for the Governor in Council to make regulations specifying information required in a notice under proposed section 53.1 and exempting classes of transactions from the application of proposed sections 53.1 to 53.3.

Proposed section 53.6 sets out the penalties for not providing notice, for completing an undertaking without approval of the Governor in Council, and for not complying with the terms and conditions of the approval.

2. CTA Part II – Air Transportation (Clauses 16-30)

a. Interpretation and Application (Clause 16)

Clause 16 amends section 56 relating to the non-application of Part II of the Act. Anyone providing an air service must comply with the licensing requirements of Part II unless they are exempt under section 56 or are granted a formal exemption under section 80. Section 56(1) currently provides that Part II does not apply to aircraft that are used by the Canadian Armed Forces (CAF) or by any other armed forces cooperating with the CAF *and* that bear the insignia or markings of the CAF or those other armed forces. Clause 16 removes the

requirement that the aircraft bear the insignia or markings of the CAF or any other armed forces cooperating with the CAF. According to departmental sources, the CAF and other armed forces are already exempt from the requirements of Part II with respect to their own aircraft because their "services" are not publicly available. They point out that the reason for removing the requirement for the aircraft to bear insignia or markings of the CAF or cooperating armed forces in order to be exempt from the requirements of Part II is because the CAF and cooperating forces often lease aircraft or charter aircraft with crew for the purpose of transporting goods or personnel or for other reasons. These aircraft will not typically carry military markings, but the military function of the CAF is such that no external regulatory control over air operations undertaken on their behalf is desirable or practical.

Clause 16 also adds a new section, 56(3), to the Act to exempt from Part II air service provided at the request of a government in the context of an emergency situation having been declared by a federal, provincial or municipal government under federal or provincial law. Departmental sources point out that it is neither practical nor desirable in emergency situations to require those who wish to provide much-needed assistance, often small or corporate air operators, to either be licensed or apply for an exemption from the licensing requirement and await the decision.

In order to ensure that there is no abuse of the exemption for emergency service, another new section, 56(4), is added to provide the Minister with the power to, by order, prohibit air services from operating under the exemption under proposed section 56(3), or to require the discontinuance of that air service if, in the Minister's opinion, it is in the public interest to do so.

In order to allow the Minister to apply a Ministerial order made pursuant to proposed section 56(4) without delay, proposed section 56(5) is being added to exempt the order from the examination, registration or publication normally required by the *Statutory Instruments Act*.

b. Moving of the Review of Mergers and Acquisitions of Airlines Provisions (Clause 17)

Clause 17 repeals current sections 56.1 to 56.7 of the Act concerning the public interest review process for mergers and acquisitions of airlines because, as previously noted, in clause 15, they are being replaced by proposed sections 53.1 to 53.6 which expand the process to cover *other* federal transportation undertakings as well.

c. Sale of Air Service (Clause 18)

Section 59 currently prohibits a person from selling or offering to sell in Canada an air service unless, where required under Part II, the person holds a licence under that Part in respect of the service. Clause 18 adds the requirement that the licence must not have been suspended.

d. Licence for Domestic Service (Clauses 19-26)

Section 62 currently allows the Minister, where he or she considers it advisable in the public interest that a domestic licence be issued to a person who is not a Canadian, to, *by order*, on such terms and conditions as may be specified in the order, issue a licence exempting the person from the requirement under section 61(a)(i) that he or she be a Canadian citizen for the duration of the order. Clause 19 amends section 62 to remove the requirement for the order, instead specifying that the Minister may, on any terms and conditions and for any period that the Minister may specify, exempt the person from the above requirement. This permits the exemption to be issued expeditiously where necessary, thereby avoiding the lengthier process of issuing the exemption by way of an order.

Clause 64 concerns the notice requirement regarding a licensee's proposal to discontinue or reduce domestic service. Clause 20 adds a new provision, proposed section 64(3.1), to provide that section 64 does not apply to a licensee that operates a domestic service that is seasonal in nature for eight months or less in a 12-month period. The rationale is that seasonal operators provide a unique service to a unique clientele, typically in remote areas, the withdrawal of which does not have the same impact on a community as does the withdrawal of other regular service.

Section 65 currently provides that where, on complaint in writing to the Agency by any person, the Agency finds that a licensee has failed to comply with section 64 and that it is practicable in the circumstances for the licensee to comply with an order under that section, the Agency may, by order, direct the licensee to reinstate the service referred to in that section for such a period, not exceeding 60 days after the date of the finding by the Agency, as the Agency deems appropriate, and at such a frequency as the Agency may specify. Clause 21 changes the 60-day period to 120 days.

Clause 22 amends section 66(3) so that, in making a finding under sections 66(1) or (2) (concerning unreasonable fares or rates or an inadequate range of fares or rates respectively), the Agency *may* (rather than "shall," as is currently the case) consider the factors enumerated in the section. Additional criteria are added; as well, the Agency is now given the power to take into consideration *any* information or factor that it considers relevant.

Clause 22 also adds a proposed new section 66(4.1) to provide that the Agency shall not make an order under sections 66(1) or (2) in respect of a licensee who is the only person providing a domestic service between two points if there is another domestic service that is not between the two points but is a reasonable alternative taking into consideration the factors mentioned in the provision. According to the department, this provision permits the focus of the Agency's investigation to be on markets instead of specific points of service, in order to ensure a proper determination of whether the carrier in question has a monopoly on service.

As well, clause 22 repeals section 66(6) (which previously provided the Agency with temporary authority to make a finding *on its own motion* under sections 66(1) or (2)).

Clause 23 amends section 67 concerning the publication of tariffs. Section 67(1)(a) is amended to require the holder of a domestic licence to *prominently* display at its business offices a sign indicating that its tariffs for domestic service, *including the terms and conditions of carriage*, are available for public inspection. The licensee is also required to permit such inspection. Section 67(1)(a.1) is added to require a domestic licensee to publish its terms and conditions of carriage on any Internet site that it uses for selling its domestic service. These amendments ensure that the terms and conditions of carriage, including valuable information for travellers, are available both at the licensee's business office and on the Internet.

Section 67.1 concerns actions the Agency may take in making a finding that the holder of a domestic licence, contrary to section 67(3), has applied a fare, rate, etc., not set out in its tariffs. Currently, the provision states that the Agency may make such a finding either on receiving a complaint in writing to the Agency by any person or on the Agency's own motion. Clause 24 amends the provision so as to no longer permit the Agency to make such a finding *on its own motion*.

Section 68 currently permits confidential contracts between the holder of a domestic licence (carrier) and another person regarding domestic air service. Departmental officials point out that if the confidential contract involves publicly available travel, the confidential contract can work to the disadvantage of the consumer. They give the example of a

tour operator who has entered into a confidential contract with an airline but who is then selling seats on that airline to individual passengers. Under these circumstances, the passengers may find that not only do the published rules not apply to them, but also, because the terms of the contract are confidential, they are unable to determine the terms governing their transportation. To remedy this problem, clause 26 amends section 68(1) so that the *terms and conditions of carriage* relating to the above contracts *cannot* be kept confidential. A new section, 68(1.1), is added to provide an exception to the above where an employer is a party to the contract and the contract relates to travel by its employees. In that case, the employer is aware of the terms and conditions of carriage and is responsible for deciding whether or not to provide the employees with that information.

e. Issuance of International Charter Permits (Clause 27)

An operator of a non-scheduled international service must have a licence under section 73 to operate the service, as well as a permit for each particular charter program that it operates. Clause 27 proposes to add a new section, 75.1, pertaining to the issuance of international charter permits. Proposed section 75.1 provides that the issuance, amendment or cancellation of a permit for the operation of an international charter to a licensee *shall* be done in accordance with regulations made pursuant to section 86(1)(e).

f. Air Travel Complaints (Clause 28)

The department points out that the position of the Air Travel Complaints Commissioner, as currently provided for in section 85.1, was established as a temporary measure in 2000, following the acquisition by Air Canada of Canadian Airlines, to address potential consumer abuses regarding the quality of service during the transition period. It notes that since then, the market has changed substantially. Air Canada is no longer the single dominant carrier and no longer the main target of complaints, reflecting the fact that there is competition on most major routes in Canada.

Therefore, clause 28 proposes to replace the current section 85.1 with a new provision that no longer provides for the designation of an Air Travel Complaints Commissioner and instead incorporates his or her functions into the everyday operations of the Agency. It also eliminates the previous semi-annual reporting requirement. The Agency will continue to be able to apply the existing informal process in addition to its well-established complaints resolution process in response to air travel complaints.

g. Regulations (Clauses 29-30)

Clause 29 amends section 86(1) concerning the Agency's regulation-making powers for purposes of managing the air service licensing regime. Among other things, a new subparagraph (h)(iv) is added enabling the Agency to make regulations requiring a licensee or carrier to display the terms and conditions of carriage for its international service on its Internet site, if the site is used for selling the international service of the licensee or carrier. Whereas the preceding subparagraph (h)(iii) currently refers only to a licensee, it is amended to refer to a licensee or carrier. The wording of paragraph (j) is clarified in the English version of the Act by replacing "persons in conjunction with whom air services are provided to the public" with "persons associated with the provision of air services to the public." That paragraph is also amended, for clarification purposes (in both languages), to include *travel wholesalers*, along with tour operators and charterers, as examples of such persons.

Clause 30 adds a new section, 86.1, to the Act, empowering the Agency, on the recommendation of the Minister, to make regulations respecting advertising in all media (including on the Internet) of prices for air services within, or originating in, Canada. The new section further provides that without limiting the generality of the above, regulations may be made that require a carrier who advertises a price for an air service to include in the price all costs to the carrier of providing the service, and to indicate in the advertisement all fees, charges, and taxes collected by the carrier on behalf of another person in respect of the service, so as to enable a purchaser to determine the total amount to be paid for the service. As well, the provision states that the regulations may prescribe what constitutes "costs, fees, charges and taxes" for the above purposes.

Clause 30 adds another new section, 86.2, that stipulates that a regulation made under Part II (Air Transportation) of the CTA may be conditional or unconditional or qualified or unqualified and may be general or restricted to a specific area, person or thing or group or class of persons or things.

3. CTA Part III – Railway Transportation (Clauses 31-58)

a. Definitions (Clause 31)

Clause 31 amends section 87, which provides definitions for various terms used in Part III of the CTA. A definition for a "metropolitan area" is added; it is defined to mean any area that is classified by Statistics Canada in its most recent census of Canada as a census

metropolitan area. The definition permits the delineation of the geographic areas for which surplus railway lines, sidings and spurs must be offered to governments and urban transport authorities in accordance with sections 145 and 146.2 of the Act.

A definition of a "public passenger service provider" is added; it is defined to mean VIA Rail Canada Inc., a passenger rail service provider designated by the Minister, or an urban transit authority.

Finally, a definition of an "urban transit authority" is added; it is defined to mean an entity owned or controlled by the federal government or a provincial, municipal, or district government that provides commuter services in a metropolitan area. This definition permits the delineation of entities that are entitled to receive an offer to purchase surplus railway lines, sidings or spurs in metropolitan areas under the processes set out in Part III of the Act.

b. Railway Noise (Clause 32)

A large number of Canadian communities are home to railway operations, and disputes over railway noise can often arise between residents of those communities and railway companies. A December 2000 ruling by the Federal Court of Appeal held that the Agency had no jurisdiction to entertain complaints relating to matters such as noise emanating from the operations of a federally regulated railway. While citizens adversely affected by noise from railway operations can make a formal complaint to the railway company involved or bring a civil action in the courts, no federal regulatory body is currently mandated to regulate railway noise. Complaints are generally triggered by railway shunting operations. Clause 32 therefore proposes to add new sections, 95.1 to 95.4, to the CTA to provide the Agency with authority to address complaints relating to noise from the construction or operation of federally regulated railways.

Proposed section 95.1 provides that when constructing or operating a railway, a railway company must do so in a manner that does not produce unreasonable noise, taking into account the company's statutory obligations, its operational requirements, and the area where such activities take place.

Proposed section 95.2 states that the Agency may issue and publish guidelines, after consultation with interested parties, with respect to: the elements that it will take into consideration when determining whether a railway company is complying with section 95.1; and the collaborative resolution of noise complaints. The guidelines are not statutory instruments within the meaning of the *Statutory Instruments Act*. Such guidelines will inform both communities and railway companies of the factors to be considered in resolving noise complaints.

Proposed section 95.3 provides that the Agency, on receipt of a complaint, may order a railway company to undertake any changes in its railway construction or operation that the Agency considers reasonable in order to prevent unreasonable noise, taking into account the factors referred to in proposed section 95.1. If the Agency has published guidelines under section 95.2, it must first satisfy itself that the collaborative measures set out in the guidelines have been exhausted prior to conducting any investigation or hearing. This requirement is intended to encourage the resolution of disputes without regulatory intervention and to narrow to the extent possible the area of difference before the Agency is involved.

The noise provisions also apply, with any modifications that the circumstances require, to public passenger service providers, such as VIA Rail (proposed section 95.4).

c. Financial Transactions of Railway Companies (Clauses 33-36)

Clauses 33 to 36 generally replace much of sections 104 to 106 with modified provisions applicable to the financial transactions of railway companies. Proposed section 104 specifies the types of financial instruments to be deposited in the office of the Registrar General of Canada or in any other place that the Governor in Council, by order, specifies (clause 33). According to Transport Canada sources, the terminology is modernized to reflect current industry practices related to financial transactions and instruments pertaining to railway equipment. Proposed section 105 allows for the documents evidencing transactions such as mortgages, leases, etc., specified in the provision to be deposited in the office of the Registrar General of Canada or any other place that the Governor in Council, by order, specifies (clause 34). Proposed section 105.1 authorizes the Governor in Council to make regulations respecting the above matters (clause 35).

Departmental officials point out that sections 106(5) and (6) are being replaced by provisions adding a new condition under which an order of the Federal Court does not affect the rights of creditors to take possession of the rolling stock of a railway company (clause 36). They note that this amendment addresses a gap created by the interpretation of a U.S. court of a similar provision in the U.S. legislation.

d. Scheme of Arrangement (Clause 37)

Clause 37 amends section 108 regarding an application to the Federal Court by the directors of an insolvent railway company for confirmation of a scheme of arrangement between the company and its creditors. Sections 108(2) and (5) are repealed so that notice of the application for, and notice of confirmation and registration of, the scheme of arrangement need no longer be published in the *Canada Gazette*. Departmental officials note that this is consistent with the current practices for provincial and U.S. registries.

e. Rates, Tariffs and Services (Clauses 38-47)

Clause 38 amends section 111, which sets out certain definitions for purposes of Division IV entitled *Rates, Tariffs and Services* (comprising sections 111 to 139) of Part III of the CTA pertaining to railway transportation. The definition of a "competitive line rate" is repealed and replaced with a definition of a "competitive connection rate"; as well, the definition of a "connecting carrier" is replaced. A "competitive connection rate" is defined as a rate established by the Agency as a result of an application made under section 131 of the Act. A "connecting carrier" is defined to mean a railway company, other than a local carrier, that moves traffic to or from an interchange over a portion of a continuous route. The definition no longer contains the previous qualification which stated at the end of the definition: "in respect of which the railway company and the shipper agree on the movement of the traffic, including the applicable rate." The Act continues to maintain the current definition of an "interchange" to mean a place where the line of one railway company connects with the line of another railway company and where loaded or empty cars may be stored until delivered or received by the other railway company.

Clause 39 amends section 119 to require a railway company that proposes to change a tariff, other than by reduction of rates or charges, to publish a notice of the change at least 30 days before the effective date. During that same time frame, the railway company must send a copy of the notice to any shipper with whom it has a confidential contract that refers to the tariff. The section is also amended to reflect the taking effect of the changed tariff.

Section 128(1)(b) currently authorizes the Agency to make regulations regarding a *fixed* rate per car to be charged for interswitching traffic; clause 40 amends the provision to permit the Agency to prescribe the *maximum* rate per car instead of a fixed rate, thereby permitting the parties to agree to a lower rate.

Clause 42 amends section 129 so as to specify the circumstances when a shipper may make an application to the Agency for the determination of a competitive connection rate.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Clause 43 amends section 130 (concerning rates) so as to provide that the local carrier must provide the shipper with a rate for the movement of traffic from the point of origin to the point of destination and from a point of origin or destination to the nearest interchange with a connecting carrier (i.e., nearest point where the traffic could be transferred to a connecting carrier). The reason for this provision is to allow for an assessment to be made by the Agency under proposed section 131(2).

Clause 44 replaces current sections 131 to 133 of the Act with proposed sections 131 to 133.1. Proposed section 131 specifies that a shipper may apply to the Agency to establish any of the following matters in respect of which the shipper and local carrier cannot agree: the rate applicable between the point of origin or destination, as the case may be, and the nearest interchange with a connecting carrier; the designation of a continuous route; the designation of the nearest interchange; and the manner in which the local carrier is to fulfil its service obligations. Before an application can be considered by the Agency, it must first determine that: the shipper has no alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods; and the rate established by the local carrier for the movement of traffic between the point of origin and the point of destination is above the 75th percentile of revenue per tonne-kilometre for movements by the local carrier of similar traffic under similar conditions. The Agency must establish the matter to which the application relates within 45 days after receiving the application. As well, the shipper is not permitted to apply for final offer arbitration for any competitive connection rate established by the Agency (while it is in effect) or being considered pursuant to the competitive connection rate provisions.

Proposed section 132 provides that the Agency may not establish a competitive connection rate for the movement of trailers on flat cars, containers on flat cars or less than carload traffic, unless they arrive at a port in Canada by water for movement by rail, or by rail for movement by water. This same prohibition currently applies to competitive line rates (current section 131(3) of the Act). As well, proposed section 133 provides that a competitive connection rate may not be established for the portion of a movement of traffic that exceeds 50% of the total number of kilometres over which the traffic is moved, or 1,200 kilometres, whichever is greater. This same prohibition currently applies to competitive line rates (current section 131(4)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Proposed section 133.1 provides that a competitive connection rate must fall in the range of the 75th to the 90th percentile of revenue per tonne-kilometre for the movement by the local carrier of similar traffic under similar conditions. As well, a competitive connection rate must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency. The latter provision currently applies in respect of competitive line rates (current section 133(4)).

Clause 45 adds two new sections, 135.1 and 135.2, to the Act. Proposed section 135.1 provides that the information used by the Agency to make its determination of a competitive connection rate is confidential and may not be disclosed to the applicant. Departmental officials point out that the reason for confidentiality is that the information used by the Agency will include commercially sensitive information in respect of other traffic carried by the railway.

Proposed section 135.2 provides that if a competitive connection rate has been established for a movement of traffic of a shipper, no other competitive connection rate may be established for the same movement while the established rate is in effect. This provision thus ensures that once a competitive connection rate has been established for a specific movement, the applicant cannot again apply for such a remedy while the established rate is in effect.

Clause 46 amends sections 136(1) and (4) to reflect the change from "competitive line rate" to "competitive connection rate."

Clause 47 adds a new section, 136.1, providing authority for the Governor in Council to, by order, suspend the operation of the competitive connection rate provisions if the Governor in Council is of the opinion that the financial viability of a railway company has been seriously affected by their operation.

f. Transferring and Discontinuing the Operation of Railway Lines (Clauses 48-53)

Section 141(1) of the CTA currently requires a railway company to prepare and keep up to date a plan indicating for each of its railway lines whether it intends to continue to operate the line or whether, within the next three years, it intends to take steps to discontinue operating the line. Section 141(2) requires the railway company to make the plan available for public inspection in offices of the company that it designates for that purpose. Clause 48 proposes to add a new section, 141(2.1) requiring a railway company to notify, within 10 days of making a change to the plan, the Minister, the Agency, affected governments, and urban transit authorities. This ensures that interested parties have sufficient notice and opportunity to assess their interest in acquiring a line without lengthening the discontinuance process.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

The Act sets out a number of steps with which a railway company must comply prior to discontinuing operating a railway line. Clause 49 amends section 143 of the Act to require that the advertisement offering the sale or transfer of a railway line for continued operation (one of the steps) must disclose any agreement between the railway company and a public passenger service provider (for example, VIA Rail Canada) respecting passenger service on the line. This ensures that a potential purchaser is aware of the existence of passenger service obligations on the line.

Clauses 50 and 51 repeal current section 144(2) and add, in place of it, a new section, 144.1. Proposed section 144.1 provides that when a public passenger service provider operates a passenger service under an agreement with a railway company on a railway line that is sold, leased or transferred, the purchaser assumes the rights and obligations of the transferring railway company in relation to the passenger service provider for the duration of the agreement. When a railway company's rights and obligations under an agreement with VIA Rail Canada are vested in another entity by virtue of the above provision, the portion of the railway line to which the agreement relates is declared to be a work for the general advantage of Canada. The declaration ceases to have effect if VIA Rail Canada ceases to operate a passenger rail service on the portion of the line to which the declaration relates or the operation of the railway line is discontinued.

The above measures ensure the continuity of existing public passenger service agreements when railway lines are sold or transferred. As well, the provision regarding VIA Rail Canada ensures that the Crown corporation will continue to have access to transferred railway lines over which its services are operated and will have access to the new recourse (dispute resolution) available to public passenger service providers under proposed sections 152.1 to 152.3.

Clause 52 amends section 145 so that a railway company offering to sell or transfer a railway line in the discontinuance process must offer it to the federal and provincial governments, urban transit authorities (as defined in the proposed definition in section 87), and municipal governments through whose territory the line passes. The amendment results in urban transit authorities being included in the sequence of mandatory offers of railway lines to public authorities in the circumstances set out in that section.

Clause 53 replaces current sections 146 and 146.1 with proposed sections 146 and 146.1 to 146.5. Proposed section 146 clarifies that once a railway company has complied with the process set out in sections 143 to 145 of the Act, but an agreement for the sale, lease or other transfer of the railway line is not entered into through that process, and once the railway company has provided notice of discontinuance through the Agency, it is relieved of any obligations under the Act with respect to the operation of a railway line and any operations by public passenger service providers. Also, when a railway line reverts to a railway company at the end of a lease or transfer agreement, the railway company must, within 60 days after the reversion, resume operations on the line or follow the process specified in sections 143 to 145.

Proposed section 146.1 ensures that when a grain-dependent branch line listed in Schedule I is leased and subsequently returned to a railway company, the railway company must follow the discontinuance process specified in sections 143 to 145, in order to provide interested parties with an opportunity to acquire the branch line before it is discontinued. If it is discontinued, the railway company must compensate the municipality or district in which it is located by making three annual payments to it in the amount of $10,000 for each mile of the line in the municipality or district.

Proposed section 146.2 requires railway companies to prepare and keep up to date a list of their "sidings and spurs" (line segments) in metropolitan areas that they plan to dismantle. A railway company must publish the list on its Internet site and notify specified parties of any change within 10 days. A railway company must not take any steps to dismantle a siding or spur until at least 12 months have elapsed since the siding or spur was added to the list. Prior to dismantling a siding or spur, a railway must offer them to governments and urban transit authorities for not more than their net salvage value. The process parallels the process in amended sections 145 and 146 whereby railway lines are offered to governments and urban transit authorities.

Proposed section 146.3 permits a person to whom a railway line is offered under section 145, or to whom a "siding or spur" is offered under section 146.2, to apply to the Agency for a determination of the net salvage value (NSV) at any time before the expiry of the period available to the person to accept the offer. The applicant must reimburse the Agency's costs associated with the application. Under the current provisions, a government must accept the railway company's offer to sell prior to the NSV being determined by the Agency. The ability to obtain a NSV determination prior to making an offer gives a government or urban transit authority advance knowledge of the NSV so as to facilitate decision-making regarding the potential purchase of the line, siding or spur.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Proposed section 164.4 states that proposed sections 146.2 and 146.3 referred to above apply, with such modifications that the circumstances requires, to railway rights of way, that are located in metropolitan areas and in respect of which the sidings and spurs have been dismantled, that a railway company plans to sell, lease or otherwise transfer. Similarly, proposed section 146.5 provides that the above proposed sections apply, with any modifications that the circumstances require, to passenger railway stations in Canada that a railway company plans to sell, lease or otherwise transfer or dismantle.

g. Maximum Grain Revenue Entitlement (Clause 54)

Section 151 concerns the calculation for a prescribed railway company's maximum revenue entitlement for the movement of grain in a crop year. The formula makes reference to, among other things, the "volume-created composite price index." Among the rules listed in the provision that are applicable to the volume-related composite price index is the rule set out in paragraph 151(4)(c) that the Agency must make adjustments to the index to reflect the incremental costs incurred by the prescribed railway companies for the purpose of obtaining cars as a result of the sale, lease or other disposal or withdrawal from service of government hopper cars. Clause 54 amends the paragraph to remove the reference to "incremental" and to add at the end of the paragraph the following: "and to reflect the changes in the costs of maintaining cars that have been so obtained."

Clause 54 also adds a new section, 151(6), to provide that despite section 151(5) (concerning when the Agency must make the determination of a prescribed railway company's maximum revenue entitlement for the movement of grain in a crop year), the Agency must make the adjustments referred to in subparagraph 151(4)(c) referred to above at any time that it considers appropriate and determine the date when the adjusted index takes effect.

h. List of Available Sidings (Clause 55)

Clause 55 introduces a proposed new section, 151.1, that requires railway companies to publish on their Internet sites, a list of rail sidings (in the Western Division) where railway cars can be loaded by grain producers. Railway companies must give 60 days' notice (in a newspaper of general circulation in the area where the siding is located) prior to removing such sidings from operation. This provision allows farmers time to make alternative arrangements or to work with the railway companies to keep their sidings in operation.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

i. Dispute Resolution (Public Passenger Service Providers and Railway Companies) (Clause 56)

Clause 56 adds proposed new sections, 152.1 to 152.4, pertaining to public passenger service providers, to the Act. Proposed section 152.1 specifies that whenever a public passenger service provider and a railway company cannot agree on any rate, term or condition related to the operation of the passenger service on the railway's facilities, the public passenger service provider may, after reasonable efforts to resolve the matter have been made, apply to the Agency to decide the matter. The Agency may also be requested by either the public passenger service provider or the railway company to decide the matter where, after reasonable efforts to resolve the matter have been made, the public passenger service provider and the railway company cannot agree on the implementation of a matter previously decided by the Agency. This procedure replaces the existing final offer arbitration recourse for public passenger service providers currently set out in section 160.

Proposed section 152.2 provides that if, pursuant to an application under section 152.1, the Agency fixes the amount to be paid by the public passenger service provider for use of the railway company's facilities or services, the Agency must take into consideration, among other things, a number of factors specified in the provision.

Proposed section 152.3 provides that any decision of the Agency in respect of a matter disputed by the public passenger service provider and the railway company (and where an application has been made by a public passenger service provider pursuant to section 152.1) will be binding on the parties for a period of five years, or for any other period agreed to by the parties and specified in the decision.

In the interest of greater public transparency, proposed section 152.4 requires that future contracts between railway companies and public passenger service providers must be made available to a member of the public, upon request. This obligation also extends to current contracts except where the Agency has (in its discretion), on application by one of the parties to the contract, excluded an existing contract or a portion of it on the grounds that harm would likely result to the applicant if the contract, or the specified portion, were to be disclosed.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

j. Agreements to Apply Transportation Law to Provincial Railways (Clause 57)

Section 157.1 currently allows the Minister to enter into an agreement with a provincial minister responsible for transportation matters providing for the administration, in relation to persons who operate provincially regulated railways, of any law respecting railway safety, accident investigation and railway crossings. Clause 57 amends that provision to also include reference to the administration of any law respecting railway noise or the economic regulation of railway companies to the extent that those matters are governed by the CTA. It also corrects an imprecision in the wording of the French version of this section.

k. Railway Police Constables (Clause 58)

Clause 58 repeals section 158 of the CTA, concerning the authority to appoint railway police constables, the reason being that clause 73 moves that authority to the *Railway Safety Act*.

4. CTA Part IV – Final Offer Arbitration (Clauses 59-62)

Final offer arbitration is a process generally available to a shipper who is dissatisfied with the rates or conditions of service proposed by a railway company. The final offer arbitration process requires an independent arbitrator to review the final offers made by the shipper and the railway company and to select one or the other.

a. Exemption from Final Offer Arbitration (Clause 59)

Clause 59 amends section 160 of the CTA to clarify that a public passenger service provider cannot make an application for final offer arbitration to resolve a dispute with a railway company. The reason is that a new dispute resolution mechanism is provided in proposed sections 152.1 to 152.4 to deal with disputes between a public passenger service provider and a railway company.

b. Submission for Final Offer Arbitration (Clause 60)

Clause 60 amends section 161(1) to clarify that final offer arbitration also applies to charges, rates, terms or conditions applicable to any *incidental services* in addition to those applicable to the movement of goods.

c. Arbitration Considerations (Clause 61)

Clause 61 amends section 164.1 so that the requirement in section 164(2) for the arbitrator to have regard to whether a shipper has alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods applies equally where the dispute is for matters involving freight charges of not more than $750,000. The reason for this amendment is to address an anomaly in the current Act whereby the arbitrator must, in handling a dispute involving freight charges of more than $750,000, consider whether a shipper has alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods; but the arbitrator has no similar obligation when dealing with disputes involving freight charges of $750,000 or less. The obligation will now apply to *all* disputes involving freight charges.

d. Joint Offer of Several Shippers (Clause 62)

Clause 62 adds proposed new sections, 169.1 to 169.3, to the Act. Proposed section 169.1 provides that two or more shippers may join in one proceeding and submit one offer for arbitration in respect of rates, charges, terms or conditions specified in a tariff when the matter submitted to the Agency for final offer arbitration is common to all the shippers. Time limits for submissions of final offers, and for the arbitrator to make a decision, etc., are set out in the provision. Departmental officials note that allowing multiple shippers to join in one proceeding enables a group of shippers with a common complaint to seek redress for matters that may be too small for one individual shipper, but which may have a significant cumulative impact on several shippers. They point out that this will help reduce the cost to shippers of filing individual offers for such matters as demurrage (late charges) and car cleaning, because of the high costs for a single shipper to seek relief on these small individual transactions.

e. Offers of Other Persons (Clause 62)

Proposed section 169.2 (clause 62) provides that sections 161 to 169 apply to any person (or group of persons seeking common relief) other than a shipper or a carrier, who is (or are) subject to charges or rates charged for the movement of goods or for incidental services, or to any term or condition associated with the movement of goods or incidental services. Time periods are set out. The above provision thus allows any person subject to a tariff, for example, a terminal operator, to apply for final offer arbitration.

f. Mediation (Clause 62)

Proposed section 169.3 (clause 62) provides that the parties to a final offer arbitration may, by agreement, refer to a mediator (which may be the Agency) a matter that has been submitted for a final offer arbitration. All matters relating to the mediation must be kept confidential unless the parties otherwise agree, and information provided by a party for the purpose of mediation cannot be used for any other purpose without the consent of that party. Unless the parties otherwise agree, the mediation must be completed within 30 days after the matter is referred for mediation. The mediation has the effect of staying the conduct of the final offer arbitration for the period of the mediation; and extending the time within which an arbitrator must make a decision in the matter of the final offer arbitration by the period of the mediation.

5. CTA Part V – Transportation of Persons with Disabilities

Bill C-44 proposes no changes to Part V of the CTA.

6. CTA (Proposed) Part V.1 – International Bridges and Tunnels (Clause 63)

Clause 63 proposes to add to the CTA a *new* Part, V.1, entitled *International Bridges and Tunnels*, comprising proposed sections 172.01 to 172.32.

a. Interpretation and Application (Proposed Sections 172.01-172.04)

Proposed section 172.01 defines the terms "alteration" and "international bridge or tunnel" for purposes of the proposed new Part V.1 of the CTA. An "alteration" is defined to include a conversion, an extension and a change of use of an international bridge or tunnel but does *not* include its operation and maintenance. An "international bridge or tunnel" is defined to mean a bridge or tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada, and includes the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.

Proposed section 172.02 provides that, in the event of an inconsistency between proposed Part V.1 of the CTA or the regulations made under it and any Act listed in Schedule III (setting out a list of bridges and tunnels Acts), Part V.1 and the regulations prevail to the extent of the inconsistency or conflict. It also provides authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to make regulations amending Schedule III by adding, changing, or deleting the name of an Act. Nothing in Part V.1 or the regulations made under it

affects the application of any other federal statute, including those requiring authorizations in respect of an international bridge or tunnel. Hence, statutes such as the *Navigable Waters Protection Act*, the *Fisheries Act* and the *Canadian Environmental Assessment Act* that may, for example, affect the construction or alteration of an international bridge or tunnel, will continue to apply.

Proposed section 172.03 declares international bridges and tunnels to be works for the general advantage of Canada.

Proposed section 172.04 provides that, for greater certainty, Part V.1 applies in respect of any proposal for construction or alteration of an international bridge or tunnel that has been submitted to any department, agency or regulatory authority of the Government of Canada before the coming into force of Part V.1.

b. Construction and Alteration (Proposed Sections 172.05-172.11)

Proposed section 172.05 requires authorization from the Governor in Council in order to construct or alter an international bridge or tunnel.

Proposed section 172.06 requires a proponent for the construction or alteration of an international bridge or tunnel to submit an application to the Minister for approval by the Governor in Council. The applicant must provide the Minister with any documentation or information that is required under guidelines issued by the Minister, or any further document or information that is required by the Minister after receipt of the application. The guidelines are not statutory instruments within the meaning of the *Statutory Instruments Act*.

Proposed section 172.07 authorizes the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to approve such projects under such terms and conditions as the Governor in Council considers appropriate. The Governor in Council may vary or rescind those terms and conditions. Every person who is subject to terms and conditions is under an obligation to comply with them.

Proposed section 172.08 allows the Minister to, among other things, order the removal or alteration of a bridge or tunnel that was constructed or altered without the approval of the Governor in Council.

Proposed section 172.09 sets out the offences and punishment for contravention of the above provisions. As well, where a person is convicted on indictment of an offence under proposed section 172.09, the court may, in addition, order that the international bridge or tunnel, or anything used in its construction or alteration, be forfeited to the federal Crown (proposed section 172.1).

Proposed section 172.11 provides for the possibility of expropriation where a person requires an interest in land for the purposes of the construction or alteration of an international bridge or tunnel and has unsuccessfully attempted to purchase the interest.

c. Regulations (Proposed Sections 172.12-172.14)

Proposed sections 172.12 to 172.14 authorize the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to make regulations concerning, respectively, the *maintenance and repair*, the *operation and use*, and the *security and safety*, of international bridges and tunnels. In each case, the relevant section specifies a list of possible matters in respect of which regulations may be made, without limiting the generality of the regulation-making power.

d. Emergency Directions (Proposed Sections 172.15-172.2)

Proposed section 172.15 provides authorization for emergency directions in cases of an immediate threat to the security or safety of an international bridge or tunnel. If the Minister feels that there is an immediate threat to the security or safety of such a bridge or tunnel, the Minister may direct any person to do, or to refrain from doing, anything that in the opinion of the Minister it is necessary to do or refrain from doing in order to respond to the threat, including directions respecting the evacuation of the international bridge or tunnel and the diversion of traffic or persons.

According to proposed section 172.16, the Minister may authorize any officer of the Department of Transport to make, subject to any restrictions or conditions that the Minister may specify, any direction that the Minister may make under section 172.15 whenever the officer is of the opinion that there is a threat referred to in that section.

An emergency direction comes into force immediately when it is made but ceases to have force 30 days after it is made, unless the Minister or officer who made it repeals it before the expiry of the 30 days (proposed section 172.17). An emergency direction may provide that it applies in lieu of or in addition to any security regulation made under proposed section 172.14 (proposed section 172.18(1)). In the event of an inconsistency or conflict between a regulation and an emergency direction, the emergency direction prevails to the extent of the inconsistency or conflict (proposed section 172.18(2)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Emergency directions made under the above provisions are not statutory instruments within the meaning of the *Statutory Instruments Act* (proposed section 172.19).

Proposed section 172.2 sets out the offences for contravening a security regulation made under proposed section 172.14 or an emergency direction made under proposed section 172.15 or pursuant to proposed section 172.16.

e. Incorporation by Letters Patent (Proposed Sections 172.21-172.28)

Proposed section 172.21 authorizes the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to issue letters patent of incorporation for the establishment of a corporation for the purpose of constructing or operating an international bridge or tunnel. The provision specifies matters that may be included in the letters patent. The provision also provides for supplementary letters patent (to amend the letters patent), and for the possible revocation of letters patent or supplementary letters patent. Letters patent and supplementary letters patent are not considered to be statutory instruments within the meaning of the *Statutory Instruments Act*, but must be published in the *Canada Gazette* and are valid with respect to third parties as of the date of publication.

Other relevant provisions concerning corporations include those respecting: the Governor in Council's regulation-making powers concerning them (proposed section 172.23); their capacity and powers (proposed section 172.24); their authority to charge tolls, fees or other charges for the use of an international bridge or tunnel (proposed section 172.25); the power of their directors to manage their activities and affairs (proposed section 172.26); duty of care of their officers and directors (proposed section 172.27); and the power of their directors to make by-laws regulating the affairs of the corporation (proposed section 172.28).

f. Shares of a Corporation (Proposed Section 172.29)

Proposed section 172.29 provides that for the purposes of section 90 (transactions requiring parliamentary authorization) in Part V (entitled *Crown Corporations*) of the *Financial Administration Act*, the federal Crown, or a "parent Crown corporation" within the meaning of section 83 of that Act, is authorized to acquire, hold, dispose of and otherwise deal with shares of a corporation that owns or operates an international bridge or tunnel.

g. Enforcement Powers (Proposed Sections 172.3-172.32)

Proposed section 172.3 sets out enforcement powers for the purposes of proposed Part V.1, for example: the power of the Minister (or a person designated by the Minister) to enter a place for the purposes of making inspections, investigations or audits relating to the enforcement of proposed Part V.1 of the CTA; the power to remove things for examination and to seize things for evidence; the authority of a justice of the peace to issue warrants; the use of force in executing warrants; etc.

The owner or person who is in possession or control of a place that is inspected, investigated or audited under proposed section 172.3, and every person found in the place, must provide the Minister (or a person designated by the Minister) with: all reasonable assistance to enable him or her to carry out the inspection, investigation or audit and exercise any power conferred on him or her by the above provision; and any information relevant to the administration of proposed Part V.1 of the CTA or the regulations, notices, orders or emergency directions made under that Part that he or she may reasonably require (proposed section 172.31).

Proposed section 172.32 provides that if, on the Minister's application, it appears to a court of competent jurisdiction that a person has done, is about to do, or is likely to do, any act or thing constituting or directed toward the commission of an offence under proposed Part V.1, the court may issue an injunction ordering the person named in the application: to refrain from doing any act or thing that, in the opinion of the court, may constitute or be directed toward the commission of an offence under proposed Part V.1; or to do any act or thing that, in the opinion of the court, may prevent the commission of an offence under proposed Part V.1.

No injunction may be issued unless 48 hours' notice is given to the party or parties named in the application or the urgency of the situation is such that service of notice would not be in the public interest (proposed section 172.32).

7. CTA Part VI – General (Clauses 64-68)

Clauses 64 to 68 amend the provisions of the CTA pertaining to administrative monetary penalties.

Clause 64 amends section 177 so as to permit the Minister to, by regulation, designate any provision of section 51 (confidentiality of transportation information supplied to the Minister pursuant to the Act), or of a regulation made under section 50 (requirement of named parties to supply transportation information to the Minister) or 51, as provisions that may

be enforced by way of administrative monetary penalties. Clauses 65-67 amend sections 178-180 to reflect the above amendment to section 177. Clause 68 adds proposed section 180.1 to allow the Minister to delegate the enforcement of the above provisions to the Agency. Departmental officials point out that enforcement of the above is considered more efficient than by way of summary conviction, although proceeding by way of the latter is still possible under sections 173 to 176.

Clause 70 adds a new Schedule III to the Act listing bridges and tunnels Acts for purposes of proposed Part V.1.

8. CTA Part VII – Repeals, Transitional Provisions, etc. (Clause 71)

Clause 71 provides for a number of transitional provisions.

Despite sections 4 to 6 of the CTA (which, as amended, reduce the number of CTA members from seven to five), the members of the CTA, including its Chairperson and the Vice-Chairperson, who hold office on the coming into force of those sections continue to hold office according to the conditions of their appointments until the expiry of their respective terms (clause 71(1)).

Despite section 4 of the CTA, the Governor in Council may not appoint or reappoint members of the Agency under sections 7(2)(a) or 8(2) respectively of the CTA until the number of members of the Agency, other than the Chairperson and the Vice-Chairperson, is less than three (clause 71(2)).

Despite section 4 of the CTA and clause 71(2) above, the Governor in Council may appoint or reappoint members of the Agency to be designated as the Chairperson and Vice-Chairperson of the Agency under section 7(3) of the CTA (clause 71(3)).

C. Part 2 of Bill C-44 – Amendments to the *Railway Safety Act* (Clauses 72-73)

Section 34 of the *Railway Safety Act* currently provides that an order or emergency directive made by the Minister may be made an order of the court of any superior court, and must be enforced in the same manner as an order of the court. Cause 72 amends the provision to make reference to the Federal Court as well as a superior court.

Clause 73 proposes to add to the *Railway Safety Act* a new Part IV.1 entitled *Police Constables*, comprising proposed sections 44 and 44.1. The provisions concerning the appointment of railway police constables currently contained in section 158 of Part III of the

CTA are moved to proposed section 44 of the *Railway Safety Act*. Departmental officials point out that the reason for moving the provisions is because they fit more appropriately under the railway safety legislation, which governs safety and security of railway operations.

Clause 73 also adds a totally new provision, proposed section 44.1, requiring each federally regulated railway company to establish procedures for dealing with complaints against railway police constables; designate one or more persons to be responsible for implementing the procedures; and designate one or more persons to receive and deal with the complaints. As well, the railway company must file with the Minister a copy of its procedures in that regard and implement any recommendations made by the Minister, including recommendations concerning how these procedures are to be made public. This provision ensures that there is an independent review mechanism to review complaints regarding railway police constables.

D. Part 3 of Bill C-44 – Proposed New VIA Rail Canada Act (Clause 74)

When VIA Rail Canada Inc. was established in 1977, through incorporation under the *Canada Business Corporations Act*, separate legislation was not developed for it. Clause 74 proposes to enact specific legislation, the proposed VIA Rail Canada Act (hereinafter referred to as the VRCA), comprising 20 sections. In essence, the proposed VRCA changes the governance of VIA Rail Canada from the *Canada Business Corporations Act* to the proposed Act. It does not change the Corporation's corporate status, its operations or its status as a Crown corporation.

1. Title and Interpretation (Proposed Sections 1-2)

Section 1 of the proposed Act entitles it the VIA Rail Canada Act. The following references to sections are to sections of the proposed VRCA.

Section 2 sets out the definitions for purposes of the proposed VRCA. "Board" is defined to mean the board of directors of the Corporation established by section 12. "Corporation" is defined to mean VIA Rail Canada, resulting from the continuance of VIA Rail Canada Inc. under section 3.

2. Continuance (Proposed Sections 3-6)

Section 3 provides for the continuance of VIA Rail Canada Inc. (incorporated on 12 January 1977 under the *Canada Business Corporations Act*) under the proposed VRCA under the name VIA Rail Canada.

Section 4 provides that the proposed Act is deemed to be the charter of the Corporation for purposes of Part X (pertaining to Crown corporations) of the *Financial Administration Act*. Section 5 states that on the coming into force of section 3 of the proposed VRCA, the *Canada Business Corporations Act* ceases to apply to the Corporation; in other words, the Corporation is then governed by the proposed VRCA.

Section 6 states that the shares of VIA Rail Canada are cancelled without any repayment of capital in respect of them; as well, the capital constitutes a capital surplus of the Corporation. Departmental officials point out that shares are not necessary because VIA Rail Canada is a sole shareholder corporation.

3. Responsible Minister (Proposed Section 7)

Section 7 states that the Minister of Transport is the appropriate Minister in relation to the Corporation for purposes of Part X of the *Financial Administration Act*.

4. Mandate, Capacity and Powers (Proposed Sections 8-10)

Section 8 provides that the mandate of VIA Rail Canada is to manage and provide a safe and efficient rail passenger service in Canada. It also allows for the Corporation's use of excess equipment, facilities, and resources for commercial purposes ancillary to its mandate with a view to reducing the need for payments to the Corporation out of the Consolidated Revenue Fund. Section 9 provides that the Corporation has the capacity and, subject to the proposed VRCA, the rights, powers and privileges of a natural person. It also states that the Corporation may borrow money, subject to Part X of the *Financial Administration Act*. The Corporation is not an agent of the federal Crown (section 10).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

5. Head Office and Board of Directors (Proposed Sections 11-12)

The Corporation's headquarters are in Montréal, unless otherwise specified by the Governor in Council (section 11). Section 12 establishes a board of directors comprising up to 15 directors, including the chair and the chief executive officer. The chair and the chief executive officer are appointed by the Governor in Council, while the other directors are appointed by the Minister, with the approval of the Governor in Council. Departmental officials point out that the above is consistent with the size of the current board of directors, and that the process for appointments is consistent with the *Financial Administration Act*.

6. Chair (Proposed Section 13)

Section 13 requires the chair to preside at meetings of the board and to carry out other duties set out in the corporate by-laws. In the event of the absence or incapacity of, or vacancy in the office of, the chair, the board may designate another director to serve as the chair for up to 90 days or, with the approval of the Governor in Council, for a longer period.

7. Chief Executive Officer (Proposed Section 14)

Section 14 specifies that the chief executive officer is responsible for the direction and management of the business and day-to-day operations of the Corporation and must perform any duties assigned by the corporate by-laws. In the absence of the chief executive officer, the board may appoint an officer or employee of the Corporation to perform the duties of the chief executive officer for up to 90 days or, with the approval of the Governor in Council, for a longer period.

8. Transitional Provisions (Proposed Sections 15-20)

Sections 15 to 20 are transitional provisions that allow for the Corporation to continue operating as is. Members of the board of directors, the chair and chief executive officer continue to hold office until the expiry of their terms. The property, rights and obligations, legal actions or claims, and by-laws of VIA Rail Canada Inc. are continued under VIA Rail Canada.

E. Part 4 of Bill C-44 – Consequential and Coordinating Amendments and Coming Into Force (Clauses 75-88)

The clauses in Part 4 of the bill make a number of consequential and coordinating amendments to other Acts and provide for the coming into force of provisions of the bill.

COMMENTARY

Departmental officials point out that a thorough statutory review of the *Canada Transportation Act* was completed in 2001, and the proposed amendments in Bill C-44 are the culmination of extensive discussions and consultations aimed at updating the legislative framework governing significant components of Canada's national transportation system.

To date, it would appear that there have been few comments regarding the bill in the press. A couple of articles have quoted Mr. Ian May, the Chair of the Western Canadian Shippers' Coalition. For example, an article in the *National Post*[2] states that one amendment maintains existing provisions regarding access to railway track, which, if enacted, would mean that railways will maintain control over who has access to their networks. The article states that the move has angered some shipping groups, especially in western Canada. According to Mr. May, railways enjoy a monopoly in many parts of Canada, giving them the ability to charge whatever rates they want. He maintains that the best way to level the playing field is to force CN and CP Rail to open their networks to other railways that can offer better rates and service.

The same article notes that in recent years, the federal government has been caught in a tug of war between shippers pushing for open access on one hand and the railways demanding their networks not be expropriated on the other. CN Rail has come out against any laws that might compel it to open its network to other railways. "Forced access is unacceptable," said Mark Hallman, a spokesperson for the company. "It's inappropriate to have bureaucrats in Ottawa setting criteria [for who can use our tracks]." Similarly, the article states that CP Rail, which last fall announced that it was considering an investment of up to $500 million to increase the capacity of its network in western Canada, has warned that it will not embark on the project unless it gets a commitment from the federal government that it will not give in to shippers' groups by bringing in new rules that would force the railways to open up their tracks to competition.

---

(2) John Greenwood, "CP Rail to examine Transportation Act amendments: Railway says it will not spend planned $500-million if tracks are to be shared," *National Post*, 29 March 2005, p. FP4.

Résumé législatif LS-504F

PROJET DE LOI C-44 : LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 19 avril 2005

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

Service d'information et de recherche parlementaires

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-44

CHAMBRE DES COMMUNES		SÉNAT	
Étape du projet de loi	**Date**	**Étape du projet de loi**	**Date**
Première lecture :	24 mars 2005	Première lecture :	
Deuxième lecture :		Deuxième lecture :	
Rapport du comité :		Rapport du comité :	
Étape du rapport :		Étape du rapport :	
Troisième lecture :		Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONTEXTE 1

A. Points saillants 2

DESCRIPTION ET ANALYSE 3

A. Introduction 3

B. Partie I du projet de loi C-44 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 71) 3

1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 15) 3
   a. Incompatibilité entre certaines conventions internationales et la *Loi sur la concurrence* (art. 2) 3
   b. Politique nationale en matière de transports (art. 3) 3
   c. Composition de l'Office (art. 4 à 6) 4
   d. Demandes de réparation (art. 7) 4
   e. Exécution des décisions et arrêtés de l'Office (art. 8) 4
   f. Médiation (art. 9) 4
   g. Renseignements sur les transports (art. 10 à 12) 5
   h. Examen de la situation de l'industrie (art. 13) 6
   i. Examen de la LTC (art. 14) 6
   j. Examen des fusions et acquisitions (art. 15) 7

2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 16 à 30) 9
   a. Définitions et champ d'application (art. 16) 9
   b. Remplacement des dispositions sur l'examen des fusions et acquisition de compagnies aériennes (art. 17) 10
   c. Vente de service aérien (art. 18) 10
   d. Licence de service intérieur (art. 19 à 26) 10
   e. Délivrance de permis d'affrètement international (art. 27) 12
   f. Plaintes relatives au transport aérien (art. 28) 13
   g. Règlements (art. 29 et 30) 13

3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 31 à 58) 14
   a. Définitions et champ d'application (art. 31) 14
   b. Bruit (art. 32) 15
   c. Opérations financières des compagnies de chemin de fer (art. 33 à 36) 16
   d. Projet de concordat (art. 37) 16
   e. Prix, tarif et services (art. 38 à 47) 17
   f. Transferts et cessation de l'exploitation de lignes (art. 48 à 53) 20
   g. Revenu admissible maximal pour le mouvement du grain (art. 54) 22
   h. Liste de voies d'évitement (art. 55) 23

Page

i. Règlement de différends (sociétés de transport publiques et compagnies de chemin de fer) (art. 56) 23
j. Accords avec les ministres des transports provinciaux (art. 57) 24
k. Agents de police des chemins de fer (art. 58) 24

4. Partie IV de la LTC – Arbitrage (art. 59 à 62) 25
a. Exemption d'arbitrage (art. 59) 25
b. Recours à l'arbitrage (art. 60) 25
c. Éléments à prendre en considération (art. 61) 25
d. Offre conjointe – expéditeurs (art. 62) 25
e. Application – autres personnes (art. 62) 26
f. Médiation (art. 62) 26

5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience 27

6. Partie V.1 de la LTC (nouvelle) – Ponts et tunnels internationaux (art. 63) 27
a. Définitions et application (nouveaux art. 172.01 à 172.04) 27
b. Construction et modification (nouveaux art. 172.05 à 172.11) 28
c. Règlements (nouveaux art. 172.12 à 172.14) 28
d. Directives d'urgence (nouveaux art. 172.15 à 172.2) 29
e. Constitution de personnes morales par lettres patentes (nouveaux art. 172.21 à 172.28) 29
f. Actions d'une personne morale (nouvel art. 172.29) 30
g. Mesures de contrainte (nouveaux art. 172.3 à 172.32) 30

7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 64 à 68) 31

8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc. (art. 71) 32

C. Partie 2 du projet de loi C-44 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 72 et 73) 32

D. Partie 3 du projet de loi C-44 – Nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* (art. 74) 33
1. Titre et définitions (nouveaux art. 1 et 2) 33
2. Prorogation (nouveaux art. 3 à 6) 33
3. Ministre de tutelle (nouvel art. 7) 34
4. Mission et capacité (nouveaux art. 8 à 10) 34
5. Siège et conseil d'administration (nouveaux art. 11 et 12) 34
6. Président du conseil (nouvel art. 13) 35
7. Premier dirigeant (nouvel art. 14) 35
8. Dispositions transitoires (nouveaux art. 15 à 20) 35

E. Partie 4 du projet de loi C-44 – Modifications corrélatives, Dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 75 à 88) 35

COMMENTAIRE 36

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-44 : LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS*

CONTEXTE

Le 24 mars 2005, l'honorable Jean-C. Lapierre, ministre des Transports, déposait à la Chambre des communes le projet de loi C-44 : Loi modifiant la législation régissant les transports. Le projet de loi est semblable à bien des égards au projet de loi C-26 qui le précédait, qui portait le même titre et a qui été déposé à la Chambre des communes le 23 février 2003, c'est-à-dire au cours de la 2e session de la 37e législature(1). Le projet de loi C-26 en était au stade de l'étude en comité lorsqu'il est mort au *Feuilleton* au moment de la prorogation du Parlement.

Presque toutes les dispositions du projet de loi C-44 apportent des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). « Ces modifications traitent des principaux enjeux à long terme en matière de transport au Canada, a déclaré M. Lapierre. Elles amélioreront l'efficience des secteurs ferroviaire et aérien, accroîtront la concurrence, contribueront à protéger l'environnement et fourniront un cadre stable pour les investissements. »

---

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

(1) On trouvera un aperçu des différences entre les deux projets de loi dans David Johansen, *Différences notables entre deux projets de loi modifiant la législation régissant les transports (C-44 et C-26)*, PRB 05-01F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, avril 2005.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

A. Points saillants

Les points saillants du projet de loi sont les suivants :

- Il énonce, dans la LTC, une nouvelle politique nationale des transports, plus moderne et plus simple, qui confirme les principes établis et en instaure de nouveaux, par exemple en matière de sûreté et de protection de l'environnement.
- Il fait passer le nombre des membres de l'Office des transports du Canada (l'Office) de sept à cinq.
- Il ajoute les programmes de sûreté à la liste des objets au titre desquels le ministre des Transports peut recueillir des données sur les transports, désigne les intervenants et les parties du secteur du transport auprès desquels le ministre peut recueillir des données et prolonge les délais de déclaration et d'examen.
- Il étend l'application des dispositions de la LTC relatives aux fusions et acquisitions, qui, actuellement, ne concernent que le secteur aérien, à *toutes* les grandes sociétés de transport sous réglementation fédérale.
- Il instaure une procédure de médiation pour les différends concernant les affaires de transport fédérales relevant de la LTC.
- Il modifie les dispositions relatives au transport aérien dans la partie II de la LTC, notamment en ce qui concerne la procédure de règlement des plaintes, l'annonce des tarifs de transport aérien et la communication des conditions de transport.
- Il modifie les dispositions relatives au transport ferroviaire dans la partie III de la LTC, notamment en créant un mécanisme de règlement des plaintes relatives au bruit, en modifiant les dispositions relatives à l'établissement des prix payables par les expéditeurs pour le transport de marchandises et en modifiant les dispositions relatives au transfert et à la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer.
- Il instaure un mécanisme de règlement des différends entre les sociétés de transport publiques et les compagnies de chemin de fer concernant l'utilisation du matériel et des installations des compagnies de chemin de fer.
- Il ajoute la nouvelle partie V.1 à la LTC pour instaurer un mécanisme d'approbation applicable à la construction ou à la modification de ponts et tunnels internationaux, et il prévoit la réglementation de leur exploitation, de leur entretien et de leur sécurité.
- Il transfère les dispositions législatives de la LTC relatives à la police des chemins de fer à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Il dresse un cadre législatif permettant de consolider les pouvoirs actuels de VIA Rail Canada Inc. en promulguant une loi spéciale régissant la société d'État et notamment le mandat qui est le sien de fournir des services de transport de voyageurs par chemin de fer au Canada.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Introduction

Le projet de loi C-44, intitulé Loi modifiant la législation régissant les transports (art. 1), est composé des quatre parties suivantes :

- Partie 1 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 71)
- Partie 2 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 72 et 73)
- Partie 3 – Nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* (art. 74)
- Partie 4 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 75 à 88)

La description et l'analyse suivent l'ordre numérique des articles de chaque partie du projet de loi.

B. Partie 1 du projet de loi C-44 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 71)

1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 15)

a. Incompatibilité entre certaines conventions internationales et la *Loi sur la concurrence* (art. 2)

L'article 2 du projet de loi modifie l'article 4 de la LTC pour préciser que les conventions internationales relatives aux services aériens auxquelles le Canada est partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la concurrence*. Les fonctionnaires du ministère des Transports (le ministère) font remarquer que la formulation actuelle peut donner lieu à des incompatibilités entre les dispositions négociées dans le cadre de ces conventions internationales et celles de la *Loi sur la concurrence*.

b. Politique nationale des transports (art. 3)

L'article 5 de la LTC est une déclaration de la politique nationale des transports fondée sur un ensemble principes énoncés par le Parlement. L'article 3 du projet de loi modifie

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

l'article 5 pour mettre à jour l'énoncé de la politique nationale. L'objet du nouvel énoncé, selon le ministère, est de formuler de façon plus simple et plus claire les principes qui sous-tendent la politique, notamment en confirmant les principes établis et en en adoptant de nouveaux, par exemple en matière de sûreté et de protection de l'environnement.

c. Composition de l'Office (art. 4 à 6)

Les articles 4 et 5 du projet de loi modifient les articles 7 et 8 de la LTC pour réduire le nombre de membres de l'Office de sept à cinq, et l'article 6 du projet de loi modifie le paragraphe 18(2) de la LTC pour disposer que tous les membres (et non plus seulement le président, comme à l'heure actuelle) doivent résider dans la région de la capitale nationale.

d. Demandes de réparation (art. 7)

L'article 7 du projet de loi modifie l'article 27 de la LTC, qui a trait aux demandes de réparation adressées à l'Office. Il supprime la disposition prévoyant que l'Office doit être convaincu que le plaignant subirait un « préjudice commercial important » si la réparation demandée n'était pas accordée. Selon le ministère, cette disposition est un obstacle inutile pour les personnes qui demandent une réparation discrétionnaire à l'Office.

e. Exécution des décisions et arrêtés de l'Office (art. 8)

L'article 33 de la LTC prévoit actuellement qu'une décision ou un arrêté de l'Office peut être homologué par une cour supérieure et qu'il est exécutoire au même titre qu'une ordonnance judiciaire. L'article 8 du projet de loi modifie l'article 33 pour disposer qu'une décision ou un arrêté de l'Office peut aussi être homologué par la Cour fédérale.

f. Médiation (art. 9)

L'article 9 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 36.1 sur la médiation. Il confère à l'Office le pouvoir de soumettre à la médiation les conflits relatifs aux questions relevant de sa compétence pour éviter de procéder par voie d'arbitrage officiel. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que la médiation peut aider les parties à régler leurs différends plus rapidement, de façon moins litigieuse et moins coûteuse, et qu'elle peut les aider à combler le fossé qui les sépare avant que l'Office joue son rôle d'arbitre. Ils signalent

également que, après un différend, les parties qui ont accepté la médiation sont généralement plus portées à en appliquer les dispositions et entretiennent des relations plus saines.

g. Renseignements sur les transports (art. 10 à 12)

Selon les fonctionnaires du ministère, le gouvernement a absolument besoin de renseignements sur les transports pour remplir son rôle de surveillant du secteur des transports et pour élaborer des politiques et des programmes. Ces renseignements sont également indispensables aux autres parties intéressées, qui en ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions et responsabilités. Le projet de loi apporte un certain nombre de modifications concernant la communication de renseignements sur les transports, pour que le ministre puisse recueillir ces renseignements et les communiquer et pour qu'il dispose des moyens dont il a besoin pour s'assurer que ces renseignements sont effectivement fournis.

L'article 10 du projet de loi modifie le paragraphe 50(1) de la LTC pour préciser que les renseignements qu'il y aura lieu de fournir *excluent* les renseignements personnels, au sens de l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Il ajoute également des programmes de sûreté à la liste des objets au titre desquels le ministre peut recueillir des données. Par ailleurs, il clarifie l'article 50 de la LTC en y ajoutant le paragraphe 50(1.1), pour préciser les parties auprès desquelles le ministre peut obtenir des renseignements. Le nouvel article 50.1 (art. 11 du projet de loi) prévoit que si les personnes dont il est question à l'article 50 ont déjà fourni des renseignements à des ministères et organismes fédéraux, le ministre peut s'adresser à ceux-ci pour en obtenir des exemplaires, ce qui évitera la répétition des procédures.

Le paragraphe 51(1) actuel de la LTC dispose que les renseignements qu'il faut fournir au ministre en vertu de la LTC sont généralement confidentiels, sous réserve de certaines exceptions, au titre desquelles la divulgation est permise. L'article 12 du projet de loi modifie l'article 51 pour permettre au ministre de communiquer les renseignements relatifs aux transports, entre autres aux personnes chargées de conseiller le gouvernement et aux fournisseurs de services du secteur des transports (dont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, NAV CANADA et les administrations de pilotage), qui en ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions et responsabilités. Par ailleurs, l'exigence de confidentialité est levée lorsque les renseignements appartiennent déjà au domaine public. Le ministre peut, par règlement et avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer les modalités de communication de l'information.

Les personnes qui obtiennent ces renseignements auprès du ministre doivent en respecter le caractère confidentiel.

h. Examen de la situation de l'industrie (art. 13)

La LTC prévoit actuellement que le ministre doit, *tous les ans* avant la fin du mois de mai, présenter au Parlement un rapport sur la situation du secteur des transports au Canada au cours de l'année précédente. L'article 13 du projet de loi modifie l'article 52 pour exiger que le ministre, tous les *trois* ans, présente au Sénat et à la Chambre des communes, dans l'année suivant l'expiration du délai, un rapport résumant la situation des transports au Canada. Selon les fonctionnaires du ministère, un cycle plus long permet de recueillir et d'analyser suffisamment de données pour rendre compte de l'évolution du secteur. L'exigence redditionnelle actuelle relative à l'année précédente suscite un problème récurrent en raison de l'insuffisance de données.

i. Examen de la LTC (art. 14)

L'article 14 du projet de loi modifie l'article 53 concernant l'examen obligatoire de la LTC pour exiger que le ministre nomme, « dans les huit ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe », une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen de la LTC et de toute autre loi du Parlement dont le ministre des Transports est responsable relativement à la réglementation économique d'un mode de transport ou d'activités de transport relevant de la compétence législative du Parlement. Les personnes chargées de l'examen doivent déterminer si la LTC fournit aux Canadiens un système de transport conforme à la politique nationale en matière de transports énoncée à l'article 5 de la LTC. L'examen doit être achevé dans un délai de 18 mois. Selon l'article 53 actuel, l'examen doit être effectué « dans les quatre ans suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi » et précise qu'il doit l'être dans l'année. La LTC a donc fait l'objet d'un examen en 2001. Le ministère convient que l'examen de la LTC continue de s'imposer, mais il estime qu'il faut plus de quatre ans pour que les répercussions de la transformation de la structure et du rendement du secteur se fassent sentir.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

j. Examen des fusions et acquisitions (art. 15)

Les dispositions actuelles de la LTC concernant les fusions et les acquisitions, contenues dans les articles 56.1 à 56.7 (partie II de la LTC concernant le transport aérien), ne s'appliquent qu'aux compagnies aériennes. Ces dispositions sont abrogées par l'article 17 du projet de loi et remplacées par celles de l'article 15 du projet de loi, qui ajoute les nouveaux articles 53.1 à 53.6 pour élargir la procédure actuelle d'examen de l'intérêt public des fusions et acquisitions de compagnies aériennes et l'appliquer à *toutes* les sociétés de transport sous réglementation fédérale (transport aérien, ferroviaire, maritime, routier (autocars et camions), aéroports, ports). Cela permet au ministre des Transports d'examiner les questions d'intérêt public soulevées par les projets de fusion et d'acquisition dans le domaine des transports nationaux. Le commissaire à la concurrence continuera d'examiner les questions relatives à la concurrence.

Le nouvel article 53.1 de la LTC prévoit que les personnes qui, en vertu du paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence*, doivent donner avis au commissaire à la concurrence des transactions portant sur des sociétés de transport doivent en même temps en donner avis au ministre des Transports. Les sociétés de transport aérien doivent de plus en donner avis à l'Office. L'avis doit contenir des renseignements sur l'intérêt public de la transaction ainsi que les renseignements qu'il est obligatoire de fournir au commissaire à la concurrence (en vertu du par. 114(1) de la *Loi sur la concurrence*). Si le ministre estime que la transaction ne soulève *aucune* question d'intérêt public en matière de transports nationaux, il doit, dans les 42 jours suivant l'avis, faire connaître sa conclusion à l'intéressé. Par ailleurs, si le ministre estime que la transaction soulève des questions d'intérêt public en matière de transports nationaux, il peut, conformément à l'article 49 de la LTC, ordonner à l'Office d'examiner ces questions ou, conformément à l'article 7.1 de la *Loi sur le ministère des Transports*, nommer une personne qu'il chargera de les examiner. L'Office ou la personne nommée doit lui faire rapport dans un délai de 150 jours ou dans un délai plus long, si le ministre l'autorise.

Le nouvel article 53.2 interdit de réaliser une transaction sans l'agrément du gouverneur en conseil. Si la transaction a trait au transport aérien, il faut, pour qu'elle soit réalisée, que l'Office conclue qu'elle donnera lieu à une entreprise ayant la qualité de Canadien (au sens du par. 55(1)). L'article dispose également que le commissaire à la concurrence doit

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

rendre compte au ministre et aux parties à la transaction de toute question relative à l'empêchement ou à la diminution de la concurrence qui pourrait en résulter. Le rapport doit être remis dans les 150 jours suivant l'avis donné au commissaire ou dans un délai plus long, si le ministre l'autorise. Le rapport doit être rendu public aussitôt après que le ministre l'aura reçu.

Avant de recommander au gouverneur en conseil d'agréer la transaction, le ministre doit consulter le commissaire au sujet de tout chevauchement entre les questions soulevées dans le rapport de celui-ci et les questions d'intérêt public en matière de transports nationaux que, selon lui, la transaction soulève. Par ailleurs, le ministre doit demander aux parties au projet de répondre aux préoccupations soulevées par lui et par le commissaire et de les informer des mesures qu'elles comptent prendre pour y répondre. Avant de recommander l'agrément de la transaction au gouverneur en conseil, le ministre doit obtenir l'opinion du commissaire sur la justesse des engagements proposés par les parties.

Si le gouverneur en conseil est convaincu que la transaction sert l'intérêt public, compte tenu des modifications et des mesures que les parties sont disposées à appliquer, il peut, sur la recommandation du ministre, l'agréer selon les conditions qu'il estime indiquées. À la demande d'une personne tenue de se conformer à ces conditions, le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre, les modifier ou les annuler. Si la modification ou l'annulation ont un effet sur la concurrence, le ministre doit consulter le commissaire à la concurrence avant de faire sa recommandation. Si le ministre ordonne à l'Office d'enquêter sur une affaire ou une question pour l'aider à faire ce genre de recommandation, l'Office doit en informer le commissaire et lui permettre de présenter ses observations. Les personnes assujetties à ces conditions doivent s'y conformer.

Selon le nouvel article 53.3 de la LTC, l'Office doit déterminer si le projet de fusion donnera lieu à une entreprise ayant la qualité de Canadien (au sens du par. 55(1)).

Le nouvel article 53.4 permet au ministre ou au commissaire à la concurrence de demander réparation à une cour supérieure s'il y a infraction aux conditions qui ont trait respectivement à l'intérêt public ou à la concurrence. Le ministre ou le commissaire doit aviser l'autre avant de faire une demande de ce genre.

Le nouvel article 53.5 habilite le gouverneur en conseil à préciser par règlement les renseignements exigibles dans un avis produit en vertu du nouvel article 53.1 et exemptant certaines catégories de transactions de l'application des nouveaux articles 53.1 à 53.3.

Le nouvel article 53.6 énonce les sanctions applicables en cas de non-production d'un avis, de création d'une entreprise sans l'approbation du gouverneur en conseil et de non-respect des conditions associées à l'approbation.

2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 16 à 30)

a. Définitions et champ d'application (art. 16)

L'article 16 du projet de loi modifie l'article 56 relatif à la non-application de la partie II de la LTC. Les fournisseurs de service aérien doivent se conformer aux dispositions relatives aux licences qui sont énoncées dans la partie II, à moins d'être exemptés en vertu de l'article 56 ou d'avoir obtenu une exemption officielle en vertu de l'article 80. Le paragraphe 56(1) actuel prévoit que la partie II ne s'applique pas aux aéronefs utilisés par les Forces armées canadiennes ou par celles qui coopèrent avec elles *et* sur lesquels paraissent leurs insignes ou marques respectifs. L'article 16 du projet de loi supprime l'exigence que l'aéronef porte ces insignes ou ces marques. Selon des représentants du ministère, les Forces canadiennes et les autres forces armées sont déjà exemptées des exigences de la partie II pour ce qui est de leurs propres aéronefs, parce que leurs « services » ne sont pas accessibles au public, et la suppression de l'exigence relative aux insignes et aux marques tient à ce qu'elles louent ou nolisent souvent des aéronefs avec équipage pour transporter des marchandises ou du personnel ou pour d'autres raisons. Ces aéronefs ne portent généralement pas de marques militaires, mais la nature du rôle des Forces armées canadiennes suppose qu'un mécanisme de réglementation externe des opérations aériennes menées pour leur compte n'est ni souhaitable ni pratique.

L'article 16 du projet de loi ajoute également un nouveau paragraphe 56(3) à la LTC, pour exempter de la partie II les services aériens fournis à la demande d'un gouvernement dans le cadre d'une situation d'urgence déclarée par le gouvernement fédéral ou un gouvernement provincial ou municipal en vertu d'une loi fédérale ou provinciale. Des sources ministérielles signalent qu'il n'est ni pratique ni souhaitable, dans les situations d'urgence, d'exiger que ceux qui sont disposés à fournir une aide indispensable (souvent de petites entreprises) soient titulaires d'une licence ou demandent une exemption et attendent une décision à cet égard.

Pour éviter les abus en cas d'urgence, une autre disposition, le paragraphe 56(4), est ajouté pour conférer au ministre le pouvoir d'interdire, par arrêté, aux services aériens de fonctionner sous le régime de l'exemption prévue au nouveau paragraphe 56(3) ou d'ordonner la cessation de ces services aériens si, de l'avis du ministre, il y va de l'intérêt public de le faire.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Pour permettre au ministre d'obtenir sans délai une ordonnance ministérielle en vertu du nouveau paragraphe 56(4), le nouveau paragraphe 56(5) est ajouté pour soustraire l'arrêté à l'examen, à l'enregistrement ou à la publication prévus par la *Loi sur les textes réglementaires*.

b. Remplacement des dispositions sur l'examen des fusions et acquisition de compagnies aériennes (art. 17)

L'article 17 du projet de loi abroge les articles 56.1 à 56.7 actuels de la LTC au sujet de la procédure d'examen de l'intérêt public applicable aux fusions et aux acquisitions de compagnies aériennes, parce que, comme nous l'avons vu, l'article 15 du projet de loi les remplace par les nouveaux articles 53.1 à 53.6, qui étendent l'application de la procédure aux *autres* sociétés de transport sous réglementation fédérale.

c. Vente de service aérien (art. 18)

L'article 59 actuel interdit de vendre ou d'offrir à la vente un service aérien au Canada à moins que l'intéressé, si la partie II l'exige, détienne une licence en vertu de cette partie à l'égard de ce service. L'article 18 du projet de loi ajoute que la licence doit être en règle.

d. Licence de service intérieur (art. 19 à 26)

L'article 62 actuel de la LTC permet au ministre, s'il estime que la délivrance d'une licence de service intérieur à une personne qui n'a pas la qualité de Canadien est dans l'intérêt public, de lui délivrer, *par arrêté*, assorti ou non de conditions, une licence l'exemptant des dispositions du sous-alinéa 61*a*)(i) pour la durée de l'arrêté. L'article 19 du projet de loi modifie l'article 62 pour supprimer l'exigence de l'arrêté et dispose plutôt que le ministre peut, aux conditions et pour la durée qu'il précisera, exempter l'intéressé de ces dispositions. Cela permet de délivrer l'exemption rapidement au besoin et d'éviter la longue procédure de délivrance par voie d'arrêté.

L'article 64 de la LTC concerne l'avis exigible lorsqu'un licencié propose d'interrompre ou de réduire le service intérieur. L'article 20 du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe 64(3.1) pour préciser que l'article 64 ne s'applique pas aux licenciés qui exploitent un service intérieur à caractère saisonnier pendant huit mois ou moins par période de 12 mois.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

De fait, les entrepreneurs saisonniers fournissent un service adapté aux besoins d'une clientèle particulière, notamment dans les régions éloignées, et la suppression d'un service de ce genre n'a pas les mêmes répercussions que la suppression d'autres services ordinaires.

Selon l'article 65 actuel de la LTC, si, saisi d'une plainte écrite, l'Office conclut qu'un licencié n'a pas respecté l'article 64 et qu'il est impossible, dans les circonstances, à ce licencié de se conformer à un arrêté pris en vertu de cette disposition, il peut ordonner au licencié de rétablir le service pour la période – d'au plus 60 jours après la date de sa décision – qu'il juge indiquée et selon la fréquence qu'il peut fixer. L'article 21 du projet de loi fait passer la période en question de 60 à 120 jours.

L'article 22 du projet de loi modifie le paragraphe 66(3) de la LTC pour disposer que, lorsqu'il rend une décision en vertu des paragraphes 66(1) ou (2) (concernant respectivement des prix ou des tarifs excessifs ou des gammes de prix ou de tarifs insuffisantes), l'Office *peut tenir compte* (et non « tient compte », comme c'est le cas actuellement) des facteurs énumérés dans ces paragraphes. D'autres critères sont ajoutés, et, par ailleurs, l'Office a désormais le pouvoir de tenir compte de *tout* renseignement ou facteur qu'il juge utile.

L'article 22 du projet de loi ajoute également le nouveau paragraphe 66(4.1), selon lequel l'Office ne doit pas rendre d'ordonnance en vertu des paragraphes 66(1) ou (2) à l'égard d'un licencié qui est le seul fournisseur de service intérieur entre deux destinations s'il existe un autre service intérieur non pas entre ces deux destinations, mais qui représente une solution de rechange valable, compte tenu des facteurs énumérés dans la disposition. Selon le ministère, cette disposition permet à l'Office de s'intéresser plus particulièrement aux marchés plutôt qu'aux points de service, afin de déterminer correctement si le transporteur en question exerce un monopole sur le service.

Par ailleurs, l'article 22 du projet de loi abroge le paragraphe 66(6) de la LTC, qui conférait jusque-là à l'Office le pouvoir temporaire de rendre une décision *de sa propre initiative* en vertu des paragraphes 66(1) ou (2).

L'article 23 du projet de loi modifie l'article 67 de la LTC concernant la publication de tarifs. L'alinéa 67(1)*a*) disposera désormais que le détenteur d'une licence de service intérieur doit poser à ses bureaux, *dans un endroit bien en vue*, une affiche indiquant que les tarifs et *notamment les conditions de transport* pour le service intérieur qu'il offre sont à la disposition du public pour consultation. L'article 23 ajoute aussi l'alinéa 67(1)*a*.1), qui exige

que le détenteur d'une licence de service intérieur publie les conditions de transport sur tout site Web qu'il utilise pour vendre son service. Ces modifications font en sorte que les conditions de transport et d'autres renseignements importants pour les voyageurs sont affichés aux bureaux du transporteur et sur tout site Web qu'il utilise pour vendre le service intérieur.

L'article 67.1 concerne les mesures que l'Office peut prendre lorsqu'il constate que le détenteur d'une licence de service intérieur, contrairement à ce que prévoit le paragraphe 67(3), a appliqué un tarif, un prix, etc., qui n'est pas affiché. Alors que l'Office peut, conformément à l'article 67.1 actuel, intervenir, selon le cas, sur réception d'une plainte écrite ou de sa propre initiative, la modification apportée par l'article 24 du projet de loi ne lui permettra plus d'intervenir *de sa propre initiative*.

L'article 68 actuel de la LTC autorise la signature de contrats confidentiels entre le détenteur d'une licence de service intérieur (transporteur) et une autre personne concernant le service aérien intérieur. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que, si le contrat confidentiel a trait à un service accessible au public, il peut désavantager le consommateur. Ils donnent l'exemple d'un voyagiste ayant conclu un contrat confidentiel avec une compagnie aérienne, mais qui vend ensuite des sièges à des passagers sur cette ligne. Dans ces circonstances, les passagers pourraient constater que non seulement les règles officielles ne s'appliquent pas à eux, mais aussi qu'ils ne sont pas en mesure de déterminer les conditions qui régissent leur transport, puisque les conditions du contrat sont confidentielles. Pour corriger cette situation, l'article 26 du projet de loi modifie le paragraphe 68(1), de sorte que les *conditions de transport* relatives aux contrats en question *ne puissent pas* rester confidentielles. Le nouveau paragraphe 68(1.1), prévoit une exception à ce qui précède lorsqu'un employeur est partie au contrat et que le contrat a trait aux déplacements de ses employés. Dans ce cas, l'employeur connaît les conditions de transport et c'est à lui de décider de communiquer ou non ces renseignements aux employés.

e. Délivrance de permis d'affrètement international (art. 27)

Un voyagiste offrant un service international non régulier doit détenir une licence en vertu de l'article 73 de la LTC pour exploiter ce service ainsi qu'un permis pour chaque programme d'affrètement qu'il exploite. L'article 27 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 75.1, concernant la délivrance de permis d'affrètement internationaux. Cet article dispose

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

que la délivrance, la modification ou l'annulation d'un permis d'affrètement international *doit* être effectuée conformément aux règlements adoptés en vertu de l'alinéa 86(1)*e*).

f. Plaintes relatives au transport aérien (art. 28)

Le ministère fait remarquer que le poste du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, tel qu'il est actuellement prévu à l'article 85.1 de la LTC, a été créé à titre de mesure provisoire en 2000, après l'acquisition de Canadian Airlines par Air Canada, pour remédier aux abus éventuels en matière de service aux consommateurs pendant la période de transition. Il fait observer que le marché a considérablement évolué depuis. Air Canada n'est plus le seul transporteur à dominer le marché et il n'est plus non plus la principale cible des plaintes, ce qui indique que la concurrence joue sur les principaux trajets au Canada.

L'article 28 du projet de loi remplace donc l'actuel article 85.1 de la LTC par une nouvelle disposition qui ne fait plus mention du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et qui intègre ses fonctions aux activités quotidiennes de l'Office. Il élimine également l'obligation antérieure de rendre compte tous les six mois. L'Office continuera de pouvoir appliquer la procédure à l'amiable actuelle en plus de sa procédure habituelle de règlement des différends pour régler les plaintes relatives au transport aérien.

g. Règlements (art. 29 et 30)

L'article 29 du projet de loi modifie le paragraphe 86(1) concernant les pouvoirs de réglementation de l'Office à l'égard de la gestion du système de délivrance de permis. Entre autres, le nouveau sous-alinéa 86(1)*h*)(iv) permet à l'Office, par règlement, d'exiger que le licencié ou le transporteur affiche les conditions de transport de son service international sur son site Web, si le site sert à vendre ce service. L'ancien sous-alinéa 86(1)*h*)(iii) a trait seulement aux licenciés, mais, après modification, vise les licenciés et les transporteurs. L'alinéa 86(1)*f*) est clarifié dans sa formulation anglaise : « persons in conjunction with whom air services are provided to the public » est remplacé par « persons associated with the provision of air services to the public ». Il est également modifié, pour plus de clarté, pour inclure les *grossistes en voyages*, aux côtés des voyagistes et des affréteurs, parmi les exemples de ces personnes.

L'article 30 du projet de loi ajoute le nouvel article 86.1 à la LTC, pour permettre à l'Office, sur recommandation du ministre, de prendre des règlements pour régir la publicité

dans les médias (y compris l'Internet) en ce qui concerne les prix des services aériens en provenance du Canada ou entre des destinations canadiennes. Selon le nouvel article, les règlements peuvent notamment exiger que le prix des services aériens mentionné dans toute publicité faite par le transporteur inclue les coûts supportés par celui-ci pour la fourniture du service et que la publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui pour le compte d'autres personnes, de façon à permettre à l'acheteur de déterminer aisément la somme à payer pour ces services. Cette disposition prévoit, par ailleurs, qu'il est possible de prescrire, par règlement, ce qui constitue les « coûts », « frais, droits et taxes » dont il est question.

L'article 30 du projet de loi ajoute aussi le nouvel article 86.2, qui dispose qu'un règlement adopté en vertu de la partie II (« Transport aérien ») de la LTC peut être conditionnel ou absolu, assorti ou non de réserves et de portée générale ou limitée pour ce qui est des zones, des personnes ou des objets ou des catégories de personnes ou d'objets visés.

3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 31 à 58)

a. Définitions et champ d'application (art. 31)

L'article 31 du projet de loi modifie l'article 87 de la LTC, qui définit différents termes employés dans la partie III de cette loi. Il ajoute la définition d'« administration de transport de banlieue » : une entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou par une administration municipale ou qui lui appartient et qui fournit des services publics de transport de passagers dans une région métropolitaine. Cette définition permet de préciser quelles entités ont le droit de recevoir une offre d'achat de lignes de chemin de fer, de voies d'évitement et d'épis excédentaires dans les régions métropolitaines, conformément aux mécanismes prévus dans la partie III de la LTC.

L'article 31 définit aussi la « région métropolitaine » : une région que Statistique Canada a classée comme région métropolitaine de recensement lors de son dernier recensement. Cette définition permet de préciser les régions géographiques à l'intérieur desquelles des lignes de chemin de fer, des voies d'évitement et des épis excédentaires doivent être offerts aux gouvernements et aux autorités de transport ferroviaire selon les articles 145 et 146.2 de la LTC.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

La dernière définition ajoutée est celle de « société de transport publique » : la Société VIA Rail Canada Inc., tout fournisseur de services de transport par rail de passagers désigné par le ministre ou toute administration de transport de banlieue.

b. Bruit (art. 32)

Des services de chemin de fer sont exploités dans beaucoup de collectivités canadiennes et des conflits relatifs au bruit qu'ils produisent surviennent souvent entre les résidents de ces collectivités et les sociétés ferroviaires. En décembre 2000, la Cour d'appel fédérale a conclu, dans l'une de ses décisions, que l'Office n'avait pas compétence pour régler des plaintes concernant des questions comme le bruit associé à l'exploitation d'un chemin de fer sous réglementation fédérale. Les citoyens gênés par le bruit des trains peuvent adresser une plainte officielle à la société ferroviaire concernée ou intenter une poursuite au civil, mais aucun organisme de réglementation fédéral n'est actuellement habilité à réglementer à cet égard. Les plaintes ont généralement trait aux manœuvres des trains. L'article 32 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 95.1 à 95.4, pour conférer à l'Office le pouvoir de régler les plaintes relatives au bruit associé à la construction ou à l'exploitation de chemins de fer sous réglementation fédérale.

Selon le nouvel article 95.1, une société ferroviaire qui construit ou exploite une ligne de chemin de fer ne doit pas faire de bruit déraisonnable, compte tenu de ses obligations officielles, des exigences de ses opérations et de la zone dans laquelle ces activités ont lieu.

Le nouvel article 95.2 dispose que l'Office peut produire et publier des lignes directrices, après consultation des parties intéressées, au sujet des éléments dont il y a lieu de tenir compte pour décider si une société ferroviaire se conforme à l'article 95.1 et des mesures de coopération en matière de règlement de conflits concernant le bruit. Les lignes directrices ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elles informent les collectivités et les sociétés ferroviaires des facteurs dont il y a lieu de tenir compte dans le règlement des plaintes relatives au bruit.

Le nouvel article 95.3 prévoit que l'Office, lorsqu'il reçoit une plainte, peut ordonner à la société ferroviaire concernée de prendre les mesures qu'il estime raisonnables en vue de prévenir le bruit déraisonnable résultant de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer, compte tenu des facteurs dont il est question à l'article 95.1. Si l'Office a publié des

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

lignes directrices en vertu de l'article 95.2, il ne peut procéder à l'examen de la plainte que s'il est convaincu que toutes les mesures de coopération prévues par celles-ci ont été appliquées. Cette disposition vise à favoriser le règlement des conflits à l'amiable et à combler le plus possible l'écart qui sépare les parties avant que l'Office intervienne.

Les dispositions relatives au bruit s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux sociétés de transport publiques telles que VIA Rail (nouvel art. 95.4).

c. Opérations financières des compagnies de chemin de fer (art. 33 à 36)

Les articles 33 à 36 du projet de loi remplacent généralement une grande partie des articles 104 à 106 de la LTC par des dispositions modifiées applicables aux opérations financières des compagnies de chemin de fer. Le nouvel article 104 précise les types d'instruments financiers qu'il est possible de déposer au bureau du registraire général du Canada ou à tout autre endroit que le gouverneur en conseil désigne par décret (art. 33 du projet de loi). Selon des sources au ministère des Transports, la terminologie est modernisée en fonction des pratiques actuelles du secteur en matière d'opérations et d'instruments financiers concernant le matériel ferroviaire. Le nouvel article 105 de la LTC permet de déposer des documents attestant les transactions qui y sont énumérées, comme des hypothèques, des baux, etc., au bureau du registraire général du Canada ou à tout autre endroit désigné par décret par le gouverneur en conseil (art. 34 du projet de loi). Le nouvel article 105.1 autorise le gouverneur en conseil à fixer ces questions par règlement (art. 35 du projet de loi).

Les fonctionnaires du ministère font remarquer que les paragraphes 106(5) et (6) de la LTC sont remplacés par des dispositions ajoutant une nouvelle condition selon laquelle une ordonnance de la Cour fédérale ne change rien aux droits des créanciers de prendre possession du matériel roulant d'une société ferroviaire (art. 36 du projet de loi). Ils ajoutent que cette modification comble une lacune révélée par l'interprétation d'une disposition législative américaine semblable par un tribunal américain.

d. Projet de concordat (art. 37)

L'article 37 du projet de loi modifie l'article 108 de la LTC concernant la demande adressée à la Cour fédérale par les administrateurs d'une société ferroviaire insolvable

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

pour obtenir qu'elle entérine un projet de concordat entre la société et ses créanciers. Les paragraphes 108(2) et (5) sont abrogés, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de publier l'avis de demande et l'avis de confirmation et d'enregistrement du projet de concordat dans la *Gazette du Canada*. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que cela est conforme aux pratiques en vigueur dans les bureaux d'enregistrement provinciaux et américains.

e. Prix, tarif et services (art. 38 à 47)

L'article 38 du projet de loi modifie l'article 111 de la LTC, qui énonce certaines définitions pour l'application de la section IV intitulée « Prix, tarif et services » (qui comprend les art. 111 à 139) de la partie III de la LTC (« Transport ferroviaire »). La définition du « prix de ligne concurrentiel » est remplacée par celle du « prix de raccordement concurrentiel ». Par ailleurs, la définition de « transporteur de liaison » est remplacée. Un « prix de raccordement concurrentiel » est un prix établi par l'Office au titre d'une demande présentée en vertu de l'article 131 de la LTC. Un « transporteur de liaison » est une compagnie de chemin de fer, transporteur local exclu, qui effectue du transport à destination ou à partir d'un lieu de correspondance sur une partie d'un parcours continu. La définition ne comporte plus la réserve formulée à la fin de sa version antérieure : « à l'égard duquel la compagnie et l'expéditeur ont conclu un accord sur le transport de marchandises ainsi que sur le prix applicable à celui-ci ». La définition actuelle de « lieu de correspondance » est maintenue : il s'agit du lieu où la ligne de la compagnie de chemin de fer est raccordée avec celle d'une autre compagnie de chemin de fer et où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à livraison ou réception par cette autre compagnie.

L'article 39 du projet de loi modifie l'article 119 de la LTC pour disposer qu'une société ferroviaire qui a l'intention de modifier un tarif, sauf dans le cas d'une réduction de prix ou de frais, doit publier, au moins 30 jours avant la date d'entrée en vigueur, un avis résumant ces modifications. Au cours de cette période, la société ferroviaire doit adresser un exemplaire de l'avis à tout expéditeur auquel elle est liée par un contrat confidentiel qui renvoie au tarif. L'article 119 est également modifié pour refléter la prise d'effet de la modification tarifaire.

L'alinéa 128(1)*b*) actuel de la LTC autorise l'Office à fixer, par règlement, le prix par wagon à exiger pour l'interconnexion du trafic. L'article 40 du projet de loi modifie la

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

disposition pour permettre à l'Office de prescrire le *prix maximal* par wagon et non le prix fixe, ce qui permet aux parties de s'entendre sur un prix inférieur.

L'article 42 du projet de loi modifie l'article 129 de la LTC pour préciser les circonstances dans lesquelles un expéditeur peut demander à l'Office de fixer un prix de raccordement concurrentiel.

L'article 43 du projet de loi modifie l'article 130 de la LTC (qui concerne les prix) pour exiger que le transporteur local fournisse un prix à l'expéditeur pour le transport entre le point d'origine et le point de destination et entre un point d'origine ou de destination et le lieu de correspondance le plus proche desservi par un transporteur de liaison (c.-à-d. le point le plus proche où le transport peut être confié à un transporteur de liaison). La raison de cette disposition est de permettre à l'Office de faire une évaluation en vertu du nouveau paragraphe 131(2).

L'article 44 du projet de loi remplace les articles 131 à 133 actuels de la LTC par les nouveaux articles 131 à 133.1. Le nouvel article 131 précise qu'un expéditeur peut demander à l'Office de régler l'une des questions suivantes sur lesquelles il n'arrive pas à s'entendre avec le transporteur local : le prix applicable au transport effectué entre le point d'origine ou le point de destination et le lieu de correspondance le plus proche que dessert un transporteur de liaison; la désignation du parcours continu; la désignation du lieu de correspondance le plus proche; les moyens à prendre par le transporteur local pour s'acquitter de ses obligations. Avant d'accepter une demande, l'Office doit déterminer ce qui suit : l'expéditeur n'a pas la possibilité de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel; le prix établi par le transporteur local pour effectuer le transport entre le point d'origine et le point de destination se situe au-delà du 75^{e} centile de recettes par tonne-kilomètre pour un transport similaire effectué par lui dans des conditions similaires. L'Office doit trancher la question dans les 45 jours suivant la réception de la demande. Par ailleurs, l'expéditeur n'est pas autorisé à demander un arbitrage sur un prix de raccordement concurrentiel établi par l'Office (pendant la durée de son application) ou envisagé en vertu des dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel.

Le nouvel article 132 prévoit que l'Office ne peut pas fixer de prix de raccordement concurrentiel pour le transport de remorques ou de conteneurs sur wagons plats ou celui de chargements non complets, à moins qu'ils arrivent à un port du Canada par voie d'eau

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

en vue de leur transport par rail ou par rail en vue de leur transport par voie d'eau. La même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(3) actuel de la LTC). Par ailleurs, le nouvel article 133 prévoit qu'il n'est pas permis de fixer un prix de raccordement concurrentiel pour la partie du transport qui dépasse 50 p. 100 de la plus grande des distances suivantes : le nombre total de kilomètres du parcours ou 1 200 kilomètres. La même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(4) actuel).

Le nouvel article 133.1 prévoit qu'un prix de raccordement concurrentiel doit se situer entre le 75^{e} et le 90^{e} centile de recettes par tonne-kilomètre pour un transport similaire, par le transporteur local, dans des conditions similaires. Par ailleurs, un prix de raccordement concurrentiel ne doit pas être inférieur aux frais variables du transport établis par l'Office. Cette dernière disposition s'applique également aux prix de ligne concurrentiels (par. 133(4) actuel).

L'article 45 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 135.1 et 135.2. Le nouvel article 135.1 prévoit que les renseignements employés par l'Office pour fixer un prix de raccordement concurrentiel sont confidentiels et ne peuvent pas être communiqués au demandeur. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que cette exigence s'impose parce que les renseignements employés par l'Office sont, entre autres, des renseignements commerciaux confidentiels concernant d'autres frets transportés par la société ferroviaire.

Le nouvel article 135.2 prévoit que, si un prix de raccordement concurrentiel a été fixé pour un expéditeur, aucun autre prix ne peut être fixé à cet égard pendant que le prix est en vigueur. Cette disposition garantit donc que, lorsqu'un prix a été fixé, le demandeur ne peut pas redemander de réparation tant qu'il demeure en vigueur.

L'article 46 du projet de loi modifie les paragraphes 136(1) et (4) en fonction du remplacement de l'expression « prix de ligne concurrentiel » par « prix de raccordement concurrentiel ».

L'article 47 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 136.1 qui confère au gouverneur en conseil le pouvoir de suspendre, par décret, les dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel s'il est d'avis que la viabilité financière d'une société ferroviaire est gravement compromise pour cette raison.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

f. Transferts et cessation de l'exploitation de lignes (art. 48 à 53)

Le paragraphe 141(1) actuel de la LTC dispose que chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'adopter et de mettre à jour un plan indiquant, pour les trois années suivantes, les lignes qu'elle entend continuer à exploiter et celles dont elle entend cesser l'exploitation. Le paragraphe 141(2) dispose que le plan peut être consulté à ceux de ses bureaux que la compagnie désigne. L'article 48 du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe 141(2.1), pour exiger que la compagnie informe, dans les 10 jours suivant une modification du plan, le ministre, l'Office, les gouvernements concernés et les administrations de transport de banlieue. Cela donne aux parties intéressées un délai suffisant pour déterminer si elles ont intérêt à acheter une ligne, sans toutefois allonger la procédure de cessation de l'exploitation.

La LTC énonce un certain nombre de dispositions qu'une compagnie de chemin de fer doit respecter lorsqu'elle décide de cesser l'exploitation d'une ligne. L'article 49 du projet de loi modifie l'article 143 pour exiger que l'annonce proposant la vente ou le transfert d'une ligne de chemin de fer à continuer d'exploiter (la première étape) fasse état de toute entente conclue entre la compagnie et une société de transport publique (p. ex. VIA Rail Canada) au sujet du transport de passagers sur la ligne. Cela assure à l'acheteur éventuel d'être informé de l'existence d'obligations à l'égard de la ligne.

Les articles 50 et 51 du projet de loi abrogent le paragraphe 144(2) de la LTC et le remplacent par le nouvel article 144.1. Ce dernier prévoit que, lorsqu'une société de transport publique exploite un service passagers en vertu d'une entente conclue avec une société ferroviaire sur une ligne de chemin vendue, louée ou transférée, l'acheteur assume les droits et obligations de la compagnie qui a transféré la ligne pour la durée de l'entente. Lorsque les droits et obligations d'une société ferroviaire en vertu d'une entente avec VIA Rail Canada sont transférés à une autre entité en vertu de la disposition ci-dessus, la partie de la ligne de chemin de fer à laquelle renvoie l'entente est déclarée ouvrage à l'avantage général du Canada. La déclaration cesse d'être en vigueur dès que VIA Rail Canada cesse d'exploiter un service passager sur la partie de la ligne à laquelle la déclaration renvoie ou que l'exploitation de la ligne de chemin de fer cesse.

Les dispositions ci-dessus assurent la continuité des ententes relatives à des services passagers lorsque des lignes de chemin de fer sont vendues ou transférées. Par ailleurs, la disposition concernant VIA Rail Canada fait en sorte que la société d'État continuera d'avoir accès aux lignes de chemin de fer transférées sur lesquelles elle offre ses services et qu'elle pourra se prévaloir des nouveaux recours (règlement des différends) à la disposition des sociétés de transport publiques aux termes des nouveaux articles 152.1 à 152.3.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'article 52 du projet de loi modifie l'article 145 de la LTC de sorte qu'une compagnie de chemin de fer qui décide de vendre ou de transférer une ligne de chemin de fer dans le cadre de la procédure de cessation d'exploitation devra l'offrir aux gouvernements fédéral et provinciaux, aux administrations de transport de banlieue (au sens de l'art. 87) et aux administrations municipales dont le territoire est traversé par cette ligne. La modification permet aux administrations de transport de banlieue d'être incluses dans la série d'offres obligatoires aux autorités publiques dans les circonstances prévues par cette disposition.

L'article 53 du projet de loi remplace les articles 146 et 146.1 de la LTC par les nouveaux articles 146 à 146.5. Le nouvel article 146 précise que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer a respecté les dispositions énoncées aux articles 143 à 145, sans qu'une convention de vente, de location ou d'autre forme de transfert de la ligne de chemin de fer en résulte, et lorsqu'elle a fourni l'avis de cessation d'exploitation par l'intermédiaire de l'Office, elle est libérée de toute obligation en vertu de la LTC pour ce qui est de l'exploitation de la ligne ou du service passagers offert par des sociétés de transport publique. De plus, lorsqu'une ligne de chemin de fer revient à une compagnie de chemin de fer à l'échéance d'une entente de location ou de transfert, la compagnie doit, dans un délai de 60 jours, reprendre l'exploitation de la ligne ou suivre la procédure énoncée aux articles 143 à 145.

Le nouvel article 146.1 prévoit que, lorsqu'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I est loué, puis revient à la compagnie de chemin de fer, celle-ci doit suivre la procédure de cessation d'exploitation décrite aux articles 143 à 145 pour permettre aux parties intéressées d'acquérir cet embranchement avant que son exploitation cesse. Si l'exploitation cesse, la compagnie doit indemniser la municipalité où se trouve l'embranchement en lui versant trois paiements annuels de 10 000 $ pour chaque mille de ligne qui traverse son territoire.

Le nouvel article 146.2 prévoit que les compagnies de chemin de fer doivent dresser et tenir à jour une liste de leurs voies d'évitement et épis (segments de ligne) qu'elles ont l'intention de démonter dans les régions métropolitaines. Elles doivent publier cette liste sur leur site Web et informer les parties désignées de tout changement dans un délai de 10 jours. Une compagnie de chemin de fer ne doit pas prendre de mesures pour démonter une voie d'évitement ou un épi jusqu'à ce qu'au moins 12 mois se soient écoulés à partir du moment où ils ont été inscrits sur la liste. Avant de démonter une voie d'évitement ou un épi, une compagnie de

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

chemin de fer doit les offrir aux gouvernements et aux administrations de transport de banlieue en contrepartie d'une somme qui ne doit pas être supérieure à leur valeur nette de récupération (VNR). La procédure est parallèle à celle que décrivent les articles 145 et 146 modifiés, selon lesquels les lignes de chemin de fer doivent être proposées aux gouvernements et aux administrations de transport de banlieue.

Le nouvel article 146.3 permet au destinataire de l'offre d'une ligne de chemin de fer faite en vertu de l'article 145 ou de l'offre d'une voie d'évitement ou d'un épi faite en vertu de l'article 146.2 de demander à l'Office d'en fixer la VNR en tout temps avant l'expiration de la période dont il dispose pour accepter l'offre. Le demandeur doit rembourser les frais engagés par l'Office pour répondre à sa demande. Selon les dispositions actuelles, un gouvernement doit accepter l'offre de vente d'une compagnie ferroviaire avant de pouvoir demander à l'Office de fixer sa VNR. La possibilité de connaître la VNR d'une ligne, d'une voie d'évitement ou d'un épi avant de faire une offre facilite le processus décisionnel d'un gouvernement ou d'une administration de transport de banlieue susceptible de les acheter.

Le nouvel article 146.4 prévoit que les nouveaux articles 146.2 et 146.3 ci-dessus s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux emprises qui sont situées dans les régions métropolitaines, sur lesquelles se trouvaient des voies d'évitement et des épis qui ont été démontés et que la compagnie de chemin de fer entend vendre, louer ou transférer. De même, le nouvel article 146.5 prévoit que les articles ci-dessus s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux gares de voyageurs situées au Canada que la compagnie de chemin de fer entend vendre, louer, transférer ou démonter.

g. Revenu admissible maximal pour le mouvement du grain (art. 54)

L'article 151 de la LTC a trait au calcul du revenu admissible maximal d'une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole. La formule se réfère, entre autres, à « l'indice des prix composite afférent au volume ». Parmi les règles énumérées dans cette disposition qui sont applicables à cet indice, il y a celle énoncée à l'alinéa 151(4)*c*), à savoir que l'Office doit ajuster l'indice en fonction des coûts supplémentaires assumés par les compagnies de chemin de fer régies pour l'obtention de wagons à la suite de l'aliénation, notamment par la vente ou location, ou de la mise hors de service de wagons-trémies du gouvernement. L'article 54 du projet de loi modifie le paragraphe pour en supprimer

le terme « supplémentaires » et ajouter à la fin : « et, d'autre part, de la modification des coûts d'entretien des wagons ainsi obtenus ».

L'article 54 du projet de loi ajoute à la LTC le nouveau paragraphe 151(6), pour préciser que, nonobstant le paragraphe 151(5) (concernant le calcul du revenu admissible maximal d'une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole), l'Office doit faire les ajustements prévus à l'alinéa 151(4)*c*) ci-dessus à chaque fois qu'il l'estime nécessaire et décider de la date à laquelle l'indice ajusté entre en vigueur.

h. Liste de voies d'évitement (art. 55)

L'article 55 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 151.1, selon lequel les compagnies de chemin de fer doivent publier sur leur site Web une liste des voies d'évitement (dans la région de l'Ouest) où des wagons peuvent être chargés par des producteurs agricoles. Les compagnies de chemin de fer doivent donner un préavis de 60 jours (dans un journal à grande diffusion de la région où se trouve la voie d'évitement) avant de cesser l'exploitation de ces voies. Cette disposition permet aux producteurs agricoles de prendre d'autres dispositions ou de négocier avec les compagnies de chemin de fer pour maintenir l'exploitation des voies d'évitement.

i. Règlement de différends (sociétés de transport publiques et compagnies de chemin de fer) (art. 56)

L'article 56 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 152.1 à 152.4, qui ont trait aux sociétés de transport publiques. Le nouvel article 152.1 précise que, lorsqu'une société de transport publique et une compagnie de chemin de fer n'arrivent pas à s'entendre sur un prix ou une condition concernant l'exploitation d'un service passagers sur les lignes de la compagnie, la société de transport publique peut, après avoir fait des efforts raisonnables pour régler la question, demander à l'Office de trancher. Celui-ci peut aussi être invité par la société de transport publique ou par la compagnie de chemin de fer à trancher la question lorsque les deux parties, après avoir vainement essayé, ne s'entendent pas sur l'application d'une mesure décidée par l'Office. Cette procédure remplace le recours en arbitrage actuellement prévu pour les sociétés de transport publiques à l'article 160.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Le nouvel article 152.2 prévoit que, si, en réponse à une demande adressée en vertu de l'article 152.1, l'Office fixe le montant à payer par la société de transport publique pour l'usage des services ou des installations d'une compagnie de chemin de fer, il doit tenir compte, entre autres, d'un certain nombre de facteurs énoncés dans la disposition.

Le nouvel article 152.3 prévoit que les décisions de l'Office concernant un différend entre une société de transport publique et une compagnie de chemin de fer (si la demande a été adressée par la société de transport publique en vertu de l'art. 152.1) sont exécutoires pendant une période de cinq ans ou pour une durée convenue par les parties et indiquée dans la décision.

Pour plus de transparence, le nouvel article 152.4 prévoit que les futurs contrats conclus entre des compagnies de chemin de fer et des sociétés de transport publiques devront être mis à la disposition du public sur demande. Cette obligation s'applique également aux contrats actuels, sauf si l'Office a décidé (en appliquant son pouvoir discrétionnaire), à la demande de l'une des parties au contrat, d'exclure un contrat ou une partie d'un contrat au motif que sa divulgation ferait du tort au demandeur.

j. Accords avec les ministres des transports provinciaux (art. 57)

L'article 157.1 actuel de la LTC permet au ministre de conclure avec un ministre provincial des transports un accord relatif à l'application – à des exploitants de chemin de fer assujettis à la compétence législative de la province en cause – de toute loi ayant trait « à la réglementation de la sécurité ferroviaire et aux enquêtes sur les accidents et les franchissements ferroviaires ». L'article 57 du projet de loi ajoute à cette disposition l'application de toute loi ayant trait au bruit des trains ou de toute réglementation économique des compagnies de chemin de fer dans la mesure où ces questions relèvent de la LTC; il corrige aussi une inexactitude du libellé français, qui se lira dorénavant : « à la réglementation de la sécurité ferroviaire, aux enquêtes sur les accidents ou aux franchissements ferroviaires ».

k. Agents de police des chemins de fer (art. 58)

L'article 58 du projet de loi abroge l'article 158 de la LTC concernant le pouvoir de nommer des agents de police des chemins de fer. En effet, l'article 73 du projet de loi fait relever ce pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

4. Partie IV de la LTC – Arbitrage (art. 59 à 62)

L'arbitrage est une procédure généralement à la disposition des expéditeurs mécontents des prix et des conditions de service proposés par une compagnie de chemin de fer. La procédure suppose qu'un arbitre indépendant examine les offres définitives de l'expéditeur et de la compagnie de chemin de fer et choisisse l'une ou l'autre.

a. Exemption d'arbitrage (art. 59)

L'article 59 du projet de loi modifie l'article 160 de la LTC pour préciser qu'une société de transport publique ne peut pas demander l'arbitrage pour régler un différend avec une compagnie de chemin de fer. En effet, un nouveau mécanisme de règlement des différends est proposé à cet égard dans les nouveaux articles 152.1 à 152.4.

b. Recours à l'arbitrage (art. 60)

L'article 60 du projet de loi modifie le paragraphe 161(1) de la LTC pour préciser que l'arbitrage s'applique également aux frais, aux conditions de tous les *services connexes*, en plus de ceux du transport de marchandises.

c. Éléments à prendre en considération (art. 61)

L'article 61 du projet de loi modifie l'article 164.1 de la LTC pour préciser que l'exigence prévue au paragraphe 164(2) – selon laquelle l'arbitre doit se demander si l'expéditeur a accès à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel – s'applique également aux différends concernant des frais de fret ne dépassant pas 750 000 $. Cette modification corrige une anomalie de la LTC actuelle, selon laquelle l'arbitre qui règle un différend concernant des frais de fret supérieurs à 750 000 $ doit se poser cette question, alors qu'il n'y est pas tenu lorsque les frais sont inférieurs à 750 000 $. L'obligation s'applique désormais à *tous* les différends relatifs à des frais de fret.

d. Offre conjointe – expéditeurs (art. 62)

L'article 62 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 169.1 à 169.3. Le nouvel article 169.1 prévoit que deux expéditeurs ou plus peuvent s'associer pour soumettre

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

une offre commune de prix, frais et conditions à l'arbitrage de l'Office, lorsque la question dont il est saisi est commune à tous les expéditeurs. La disposition précise les délais de présentation des offres définitives et le délai dans lequel l'arbitre doit rendre une décision. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que la possibilité de s'associer dans une procédure commune permet à un groupe d'expéditeurs qui formulent la même plainte de demander réparation pour des problèmes qui peuvent être d'envergure trop limitée pour un seul expéditeur, mais qui ont un effet cumulatif important sur plusieurs expéditeurs. Ils ajoutent que la possibilité de présenter des demandes de redressement collectives – par exemple pour ce qui est des frais de surestaries (frais de retard) et de nettoyage de wagons – permettra à chaque expéditeur d'économiser par rapport à ce qu'il paierait s'il présentait une demande individuelle, qui entraînerait des frais relativement élevés pour un seul expéditeur à l'égard de chacune de ces petites opérations.

e. Application – autres personnes (art. 62)

Le nouvel article 169.2 de la LTC (art. 62 du projet de loi) dispose que les articles 161 à 169 s'appliquent à toute personne (ou à tout groupe de personnes demandant réparation) – autre qu'un expéditeur ou un transporteur – à qui s'appliquent des prix ou frais exigés ou proposés par un transporteur pour le transport de marchandises ou pour des services connexes, ou des conditions imposées à leur égard. L'article précise les délais à observer. Cette disposition permet donc à toute personne assujettie à un tarif, par exemple un exploitant de silo, de demander l'arbitrage.

f. Médiation (art. 62)

Le nouvel article 169.3 de la LTC (art. 62 du projet de loi) prévoit que les parties à l'arbitrage d'une offre définitive peuvent, de leur propre gré, renvoyer l'affaire à un médiateur (qui peut être l'Office). Toute question relative à la médiation doit rester confidentielle, à moins que les parties acceptent qu'il en soit autrement, et tout renseignement communiqué par une partie aux fins de la médiation ne peut servir à d'autres fins, à moins que la partie concernée y consente. À moins d'entente contraire entre les parties, les questions renvoyées à la médiation doivent être traitées dans un délai de 30 jours. La médiation a pour effet de suspendre l'arbitrage tant qu'elle n'est pas terminée et de prolonger de la durée de la médiation le délai imparti à l'arbitre pour rendre une décision.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience

Le projet de loi C-44 n'apporte pas de changements à la partie V de la LTC.

6. Partie V.1 de la LTC (nouvelle) – Ponts et tunnels internationaux (art. 63)

L'article 63 du projet de loi ajoute une *nouvelle* partie à la LTC, la partie V.1, intitulée « Ponts et tunnels internationaux », qui est composée des articles 172.01 à 172.32.

a. Définitions et application (nouveaux art. 172.01 à 172.04)

Le nouvel article 172.01 définit les termes et expressions « modification » et « pont ou tunnel international » pour l'application de la nouvelle partie V.1 de la LTC. Une « modification » s'entend notamment de la conversion, de l'agrandissement et du changement d'usage d'un pont ou d'un tunnel international, mais ne vise *pas* leur exploitation ou leur entretien. Un « pont ou tunnel international » est un pont ou un tunnel ou toute partie de l'un ou l'autre qui relie un lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes.

Le nouvel article 172.02 de la LTC dispose que la nouvelle partie V.1 de la LTC ou les règlements pris sous son régime l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute loi énumérée à l'annexe III (liste de lois sur les ponts et les tunnels). Il permet également au gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, de modifier, par règlement, l'annexe III en y ajoutant, y modifiant ou y supprimant la mention d'une loi. La partie V.1 ou les règlements pris sous son régime ne portent pas atteinte à l'application de toute autre loi fédérale, notamment celles qui supposent des autorisations à l'égard d'un pont ou d'un tunnel international. Autrement dit, des lois comme la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, qui peuvent, par exemple, avoir un effet sur la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international, restent applicables.

Le nouvel article 172.03 prévoit que les ponts et tunnels internationaux sont déclarés à l'avantage général du Canada.

Le nouvel article 172.04 dispose que la partie V.1 s'applique à tout projet de construction ou de modification d'un pont ou d'un tunnel international soumis à un ministre, un organisme ou un organisme de réglementation du gouvernement du Canada avant l'entrée en vigueur de cette partie.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

b. Construction et modification (nouveaux art. 172.05 à 172.11)

Le nouvel article 172.05 de la LTC dispose que le gouverneur en conseil doit autoriser la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international.

Selon le nouvel article 172.06 de la LTC, le promoteur de la construction ou de la modification d'un pont ou d'un tunnel international doit présenter au ministre une demande d'agrément par le gouverneur en conseil. Le demandeur doit fournir au ministre toute la documentation et tous les renseignements requis selon les lignes directrices publiées par le ministre et tout autre document ou renseignement que le ministre lui demandera après réception de la demande. Les lignes directrices ne sont pas des instruments de réglementation au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Le nouvel article 172.07 de la LTC autorise le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à agréer tout projet en l'assujettissant aux conditions qu'il estimera indiquées. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler ces conditions. Toute personne assujettie à des conditions doit s'y conformer.

Le nouvel article 172.08 de la LTC permet au ministre, entre autres, d'ordonner l'enlèvement ou la modification d'un pont ou d'un tunnel construit ou modifié sans l'approbation du gouverneur en conseil.

Le nouvel article 172.09 de la LTC énonce les infractions et sanctions relatives aux dispositions ci-dessus. Par ailleurs, si une personne est reconnue coupable, par mise en accusation, d'une infraction aux termes du nouvel article 172.09, le tribunal peut, en plus, ordonner que le pont ou le tunnel international ou tout élément employé dans sa construction ou sa modification soit confisqué par le gouvernement fédéral (nouvel art. 172.1).

Le nouvel article 172.11 de la LTC prévoit l'expropriation lorsqu'une personne a besoin d'un droit réel immobilier pour la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international et qu'elle n'a pas réussi à l'acheter.

c. Règlements (nouveaux art. 172.12 à 172.14)

Les nouveaux articles 172.12 à 172.14 de la LTC autorisent le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à prendre des règlements régissant, respectivement, *l'entretien et la réparation*, *l'exploitation et l'usage* et *la sûreté et la sécurité* concernant les

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

ponts et tunnels internationaux. Dans chaque cas, l'article applicable fournit une liste des aspects qui peuvent être réglementés, sans limiter le caractère général du pouvoir de réglementation.

d. Directives d'urgence (nouveaux art. 172.15 à 172.2)

Le nouvel article 172.15 de la LTC autorise le ministre à donner des directives d'urgence si la sécurité est menacée sur un pont ou dans un tunnel international. Si le ministre estime qu'il existe un danger immédiat pour la sûreté de tout pont ou tunnel international ou pour la sécurité des personnes, le ministre peut donner toute directive – enjoignant à quiconque de faire ou de cesser de faire quoi que ce soit – qui lui paraît nécessaire pour parer le danger, notamment en ce qui concerne l'évacuation du pont ou tunnel international et la déviation de la circulation des véhicules et des personnes.

Selon le nouvel article 172.16 de la LTC, le ministre peut autoriser un fonctionnaire du ministère des Transports, sous réserve des limites ou conditions qu'il jugera utiles, à donner la directive que le ministre est habilité à donner en vertu de l'article 172.15 si le fonctionnaire en question est d'avis que le danger mentionné dans cette disposition existe.

Une directive d'urgence entre en vigueur aussitôt qu'elle est donnée et le demeure pendant 30 jours, à moins que le ministre ou le fonctionnaire qui l'a donnée la révoque avant l'expiration de ce délai (nouvel art. 172.17). Une directive d'urgence peut être applicable en remplacement ou en plus d'un règlement sur la sûreté adopté en vertu du nouvel article 172.14 (nouveau par. 172.18(1)). Les dispositions de la directive d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles des règlements (nouveau par. 172.18(2)).

Les directives d'urgence données en vertu des dispositions ci-dessus ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (nouvel art. 172.19).

Le nouvel article 172.2 énonce les sanctions applicables aux infractions à un règlement de sécurité adopté en vertu du nouvel article 172.14 ou à une directive d'urgence donnée en vertu des nouveaux articles 172.15 ou 172.16.

e. Constitution de personnes morales par lettres patentes
(nouveaux art. 172.21 à 172.28)

Le nouvel article 172.21 de la LTC autorise le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à délivrer des lettres patentes pour la constitution d'une personne

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

morale dans le but de construire ou de modifier un pont ou un tunnel international. La disposition précise les éléments qui peuvent faire partie des lettres patentes. Elle prévoit aussi la délivrance de lettres patentes supplémentaires (pour modifier les premières) et la révocation de lettres patentes ou de lettres patentes supplémentaires. Les lettres patentes et lettres patentes supplémentaires ne sont pas considérées comme des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*, mais elles doivent être publiées dans la *Gazette du Canada* et sont opposables aux tiers à partir de la date de leur publication.

D'autres dispositions concernent les personnes morales : le pouvoir de réglementation du gouverneur en conseil en ce qui les concerne (nouvel art. 172.23), leur capacité et leurs pouvoirs (nouvel art. 172.24), leur pouvoir d'imposer des droits de péage, des droits ou d'autres frais pour l'utilisation d'un pont ou d'un tunnel international (nouvel art. 172.25), le pouvoir de leurs administrateurs de gérer leurs activités et leurs affaires (nouvel art. 172.26), le devoir de diligence de leurs agents et administrateurs (nouvel art. 172.27) et le pouvoir de leurs administrateurs de réglementer les affaires de l'entreprise (nouvel art. 172.28).

f. Actions d'une personne morale (nouvel art. 172.29)

Le nouvel article 172.29 de la LTC prévoit que, pour l'application de l'article 90 (transactions exigeant l'autorisation du Parlement) de la partie V (intitulée « Biens publics ») de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'État ou une « société d'État mère » au sens de l'article 83 de cette loi est autorisé à acquérir, à détenir et à disposer des actions d'une personne morale qui est propriétaire ou exploitant d'un pont ou tunnel international et à effectuer toute opération à l'égard de celles-ci.

g. Mesures de contrainte (nouveaux art. 172.3 à 172.32)

Le nouvel article 172.3 énonce les pouvoirs d'exécution pour l'application de la nouvelle partie V.1, par exemple : le pouvoir du ministre (ou de toute personne désignée par lui) de pénétrer dans tout lieu pour y procéder à une inspection, une enquête ou une vérification aux termes de la partie V.1 de la LTC ; le pouvoir d'emporter des choses pour examen ou d'en saisir à titre de preuve; le pouvoir d'un juge de paix de délivrer des mandats; l'usage de la force pour l'exécution des mandats; etc.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Le propriétaire ou la personne qui possède ou contrôle un endroit faisant l'objet d'une inspection, d'une enquête ou d'une vérification en vertu du nouvel article 172.3 et toute personne trouvée sur place doivent fournir au ministre (ou à la personne qu'il aura désignée) toute l'assistance possible dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées par cet article et lui communiquer tous les renseignements qu'il peut valablement exiger pour l'application de la nouvelle partie V.1 de la LTC ou des règlements, avis, décrets ou directives d'urgence pris en vertu de cette partie (nouvel art. 172.31).

Selon le nouvel article 172.32, si, à la demande du ministre, le tribunal compétent conclut à l'existence, l'imminence ou la probabilité d'un fait constituant une infraction à la nouvelle partie V.1, ou tendant à sa perpétration, il peut, par ordonnance, enjoindre à la personne nommée dans la demande de s'abstenir de tout acte susceptible, selon lui, de constituer l'infraction ou de tendre à sa perpétration aux termes de la partie V.1 ou d'accomplir tout acte susceptible, selon lui, d'empêcher la perpétration de l'infraction aux termes de la partie V.1

Aucune injonction ne peut être délivrée à moins qu'un préavis de 48 heures ait été donné à la ou aux parties désignées dans la demande, sauf lorsque cela serait contraire à l'intérêt public en raison de l'urgence de la situation (nouvel art. 172.32).

7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 64 à 68)

Les articles 64 à 68 du projet de loi modifient les dispositions de la LTC relatives aux sanctions administratives pécuniaires.

L'article 64 du projet de loi modifie l'article 177 pour permettre au ministre de désigner, par règlement, comme disposition dont l'exécution peut être assortie de sanctions administratives pécuniaires toute disposition de l'article 51 (confidentialité des renseignements sur les transports fournis au ministre en vertu de la LTC) ou d'un règlement pris en vertu des articles 50 (obligation des parties désignées de fournir des renseignements sur les transports au ministre) ou 51. Les articles 65 à 67 du projet de loi modifient les articles 178 à 180 en fonction des modifications apportées à l'article 177. L'article 68 du projet de loi ajoute le nouvel article 180.1, pour permettre au ministre de déléguer le pouvoir d'exécution des dispositions ci-dessus à l'Office. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que le mode d'exécution des dispositions décrit ci-dessus est jugé plus efficace que la déclaration de culpabilité par procédure sommaire, quoique cette dernière demeure disponible en vertu des articles 173 à 176.

L'article 70 du projet de loi ajoute à la LTC la nouvelle annexe III, où seront énumérés les ponts et les tunnels internationaux pour l'application de la partie V.1.

8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc. (art. 71)

L'article 71 du projet de loi prévoit un certain nombre de dispositions transitoires.

Nonobstant les articles 4 à 6 de la LTC (dont la version modifiée fait passer le nombre des membres de l'Office de sept à cinq), les membres de l'Office, notamment le président et le vice-président, qui sont en poste à l'entrée en vigueur de ces dispositions continuent d'exercer leurs fonctions conformément aux conditions de leur nomination jusqu'à l'expiration de leur mandat (par. 71(1)).

Nonobstant l'article 4 de la LTC, le gouverneur en conseil ne peut pas nommer ou renommer des membres de l'Office aux termes de l'alinéa 7(2)*a*) ou du paragraphe 8(2) respectivement avant que le nombre des membres de l'Office, autres que le président et le vice-président, soit inférieur à trois (par. 71(2)).

Nonobstant l'article 4 de la LTC et du paragraphe 71(2), le gouverneur en conseil peut nommer ou renommer des membres de l'Office aux postes de président et de vice-président aux termes du paragraphe 7(3) de la LTC (par. 71(3) du projet de loi).

C. Partie 2 du projet de loi C-44 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 72 et 73)

L'article 34 actuel de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dispose que les ordres et les injonctions ministériels peuvent être assimilés à des ordonnances d'une cour supérieure; le cas échéant, leur exécution s'effectue selon les mêmes modalités. L'article 72 du projet de loi modifie la disposition pour ajouter la Cour fédérale aux cours supérieures.

L'article 73 du projet de loi ajoute à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* une nouvelle partie IV.1, intitulée « Agents de police » et composée des articles 44 et 44.1. Les dispositions relatives à la nomination des agents de police des chemins de fer actuellement énoncées à l'article 158 de la partie III de la LTC deviennent celles de l'article 44 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Selon les fonctionnaires du ministère, ces dispositions s'inscrivent plus logiquement dans cette dernière, qui concerne la sûreté et la sécurité des activités ferroviaires.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'article 73 du projet de loi ajoute le nouvel article 44.1, qui dispose que chaque compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale doit se doter de procédures de règlement des plaintes formulées contre les agents de police des chemins de fer, charger une ou plusieurs personnes de mettre ces procédures en œuvre et charger une ou plusieurs personnes de recevoir et de traiter les plaintes. De plus, la compagnie de chemin de fer doit adresser au ministre un exemplaire de ces procédures et appliquer toutes les recommandations formulées par le ministre, notamment en ce qui concerne la façon dont ces procédures doivent être rendues publiques. Cette disposition garantit l'existence d'un mécanisme indépendant d'examen des plaintes relatives aux agents de police des chemins de fer.

D. Partie 3 du projet de loi C-44 – Nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* (art. 74)

Lorsque, en 1977, VIA Rail Canada Inc. a été constituée en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, une loi distincte n'a pas été adoptée à son sujet. L'article 74 du projet de loi promulgue une loi distincte, la *Loi sur VIA Rail Canada* (ci-après LVRC), composée de 20 articles. Essentiellement, il s'agit d'assujettir VIA Rail Canada à la LVRC plutôt qu'à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Cela ne change pas le régime de l'entreprise, non plus que son fonctionnement ou son statut de société d'État.

1. Titre et définitions (nouveaux art. 1 et 2)

L'article premier de la loi proposée la désigne comme *Loi sur VIA Rail Canada*. (Les articles dont il est question ci-après sont ceux de la LVRC.)

L'article 2 énonce les définitions utiles à la LVRC. Le « conseil » est le conseil d'administration de la Société créé en vertu de l'article 12. La « Société » est VIA Rail Canada, qui est issue de la prorogation de VIA Rail Canada Inc. en vertu de l'article 3.

2. Prorogation (nouveaux art. 3 à 6)

L'article 3 dispose que VIA Rail Canada Inc., constituée le 12 janvier 1977 sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est prorogée sous le nom de « VIA Rail Canada » sous le régime de la LVRC.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Selon l'article 4, la LVRC est réputée être la loi constitutive de la Société pour l'application de la partie X (relative aux sociétés d'État) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'article 5 dispose que, à l'entrée en vigueur de l'article 3 de la LVRC, la Société ne sera plus assujettie à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, mais plutôt à la LVRC.

L'article 6 prévoit que les actions de VIA Rail Canada sont annulées sans remboursement du capital. Le capital constitue un excédent de capital de la Société. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que les actions ne sont pas nécessaires parce que VIA Rail Canada est une entreprise à un seul actionnaire.

3. Ministre de tutelle (nouvel art. 7)

L'article 7 prévoit que le ministre des Transports est le ministre de tutelle de la Société pour l'application de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

4. Mission et capacité (nouveaux art. 8 à 10)

L'article 8 prévoit que le mandat de VIA Rail Canada est de gérer et de fournir un service de transport ferroviaire de passagers sûr et efficace aux Canadiens. Il permet également à la Société d'utiliser le matériel, les installations et les ressources excédentaires à des fins commerciales liées à son mandat en vue de limiter la nécessité de puiser sur le Trésor pour son financement. L'article 9 prévoit que la Société a la capacité et, sous réserve de la LVRC, les droits, les pouvoirs et les privilèges d'une personne physique. Il prévoit également que la Société peut emprunter de l'argent, sous réserve des dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas mandataire de la Couronne (art. 10).

5. Siège et conseil d'administration (nouveaux art. 11 et 12)

Le siège de la Société se trouve à Montréal, à moins que le gouverneur en conseil en décide autrement (art. 11). L'article 12 prévoit la création d'un conseil d'administration composé d'un maximum de 15 administrateurs, dont le président et le premier dirigeant. Le président et le premier dirigeant sont nommés par le gouverneur en conseil, tandis que les autres administrateurs sont désignés par le ministre, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que ces dispositions respectent la taille

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

du conseil d'administration actuel et que la procédure de nomination est conforme aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

6. Président du conseil (nouvel art. 13)

L'article 13 prévoit que le président préside les réunions du conseil et exécute les autres tâches que lui attribuent les règlements administratifs de la Société. En cas d'absence ou d'empêchement du président ou de vacance de son poste, le conseil peut désigner un administrateur pour le remplacer pendant une période maximale de 90 jours ou, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue.

7. Premier dirigeant (nouvel art. 14)

L'article 14 prévoit que le premier dirigeant est chargé de la direction et de la gestion des affaires courantes et des activités quotidiennes de la Société et qu'il doit exécuter les attributions que lui confèrent les règlements administratifs. En l'absence du premier dirigeant, le conseil peut nommer un administrateur ou un employé de la Société qui exercera ses fonctions pendant une période maximale de 90 jours ou, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue.

8. Dispositions transitoires (nouveaux art. 15 à 20)

Les articles 15 à 20 sont des dispositions transitoires permettant à la Société de continuer à fonctionner. Les membres du conseil d'administration, les administrateurs, le président et le premier dirigeant conservent leur poste jusqu'à expiration de leur mandat. La propriété, les droits, les obligations, les actions et réclamations en justice et les règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc. deviennent ceux de VIA Rail Canada.

E. Partie 4 du projet de loi C-44 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 75 à 88)

Les articles de la partie 4 du projet de loi comportent un certain nombre de dispositions corrélatives et de coordination avec d'autres lois et prévoient l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi.

COMMENTAIRE

Des fonctionnaires du ministère des Transports signalent qu'un examen de la LTC prévu dans celle-ci a été terminé en 2001 et que les modifications apportées par le projet de loi C-44 sont l'aboutissement de vastes discussions et consultations destinées à mettre à jour le cadre législatif régissant d'importantes composantes du réseau national de transport du Canada.

Jusqu'ici, il semblerait que la presse ait peu parlé du projet de loi C-44. Quelques articles ont cité les propos d'Ian May, président de la Western Canadian Shippers' Coalition. Par exemple, l'auteur d'un article paru dans le *National Post*[2] affirme qu'une modification maintient les dispositions actuelles sur l'accès aux voies de chemin de fer et que si elle est adoptée, les chemins de fer conserveront le contrôle de l'accès à leurs réseaux, une décision qui a déclenché la colère de groupes d'expéditeurs, notamment dans l'Ouest du Canada. Selon M. May, les chemins de fer jouissent d'un monopole dans bien des régions du Canada, ce qui leur permet d'imposer les prix à leur gré. Il estime que le meilleur moyen de mettre tout le monde sur le même pied est de contraindre le CN et CP Rail à ouvrir leurs réseaux à d'autres sociétés ferroviaires susceptibles d'offrir des prix et un service meilleurs.

L'auteur de l'article fait remarquer que, depuis quelques années, le gouvernement fédéral s'est trouvé coincé entre les expéditeurs qui demandent un accès plus large et les sociétés ferroviaires qui ne veulent pas que leurs réseaux soient expropriés. Le CN s'est élevé contre toute loi qui pourrait le contraindre à ouvrir ses réseaux à d'autres compagnies de chemin de fer. Selon Mark Hallman, porte-parole du CN, l'accès forcé est une mesure inacceptable, et il ne convient pas que les bureaucrates d'Ottawa fixent les critères d'accès aux voies qui appartiennent à la compagnie. L'auteur de l'article du *National Post* ajoute que CP Rail, après avoir annoncé l'automne dernier qu'elle envisageait d'investir jusqu'à 500 millions de dollars pour accroître la capacité de son réseau dans l'Ouest du Canada, a dit qu'elle ne donnerait pas suite à son projet si le gouvernement fédéral ne s'engageait pas à ne pas accorder aux groupes d'expéditeurs de nouvelles règles qui contraindraient les compagnies de chemin de fer à ouvrir leurs voies à la concurrence.

---

(2) John Greenwood, « CP Rail to examine Transportation Act amendments: Railway says it will not spend planned $500-million if tracks are to be shared », *National Post*, 29 mars 2005, p. FP4.